

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVI
N. 3

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,
Università di Roma
**I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2023




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: Leopoldo Tullio, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: Alfredo Antonini, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; Massimo Deiana, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Massimiliano Piras, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Alessandro Zampone, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

COMITATO SCIENTIFICO: Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; Michele M. Comenale Pinto, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; Enzo Fogliani, avvocato; Mario Folchi, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; Fernando Martínez Sanz, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Gerardo Mastrandrea, presidente di sezione del Consiglio di Stato; Anna Masutti, prof. ordinaria di diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; Francesco Morandi, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; María Victoria Petit Lavall, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Juan Luis Pulido Begines, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; Elisabetta Rosafo, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; Manuel Guillermo Sarmiento García, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; Stefano Zunarelli, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: Luca Ancis, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; Donatella Bocchese, Sapienza, Univ. di Roma; Valentina Corona, Univ. di Cagliari; Rocco Lobianco, Univ. di Udine; Giuseppe Reale, Univ. del Molise; Chiara Tincani, Univ. di Verona; Simone Vernizzi, Univ. di Modena e Reggio Emilia; Daniele Casciano, Univ. di Udine; Giovanni Pruneddu, Univ. di Sassari; Anna Sia, Univ. di Catanzaro; Giovanni Marchiafava, Univ. di Genova; Andrea Areddu, Univ. di Sassari; Maria Cristina Carta, Univ. di Sassari; Laura Masala, Univ. di Sassari; Laura Trovò, Univ. di Sassari; Alessandro Cardinali, Roma; Martina Carrano, Roma; Annalisa De Grandi, Sassari; Cristina De Marzi, Roma; Roberto Fusco, Trieste; Rachele Genovese, Sassari; Sara Giacobbe, Roma; Filomena Guerriero, Roma; Francesco Ibba, Sassari; Marcella Lamon, Sassari; Francesco Mancini, Roma; Elena Nigro, Roma; Cristina Pozzi, Parma; Fiorenza Prada, Udine; Daniele Ragazzoni, Roma.

Referaggio

Referaggio è un neologismo che deriva dal latino *refertum agere* ed ha l'obiettivo di asseverare la dignità scientifica della pubblicazione.

Procedura — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» o «Interventi» è sottoposto a un esame preliminare da parte di uno dei componenti del Comitato direttivo della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, si passa alla successiva fase di referaggio.

Lo scritto è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto dello scritto medesimo, italiani o stranieri. Il Consiglio di direzione della Rivista può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio: nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale; nel caso di scritti provenienti da professori ordinari del settore scientifico-disciplinare IUS-06; nel caso di scritti che sono stati oggetto di relazioni a convegni, perché in tal caso il revisore potrebbe identificare l'autore.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari dei componenti del Consiglio di direzione della Rivista) a tenere segreto il loro operato.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto a referaggio con valutazione congiunta di un revisore e di un componente del Consiglio di direzione della Rivista. Al revisore è noto l'autore, ma questi può non conoscere il revisore, se costui così decide (*single blind peer review*).

Criteri — I criteri seguiti dai revisori, che devono compilare un'apposita scheda di referaggio, sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, il contributo di novità è quello apportato alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; in questo caso lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche apportate è valutata da un componente del Consiglio di direzione della Rivista;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due valutatori, la decisione finale è presa da un componente del Consiglio di direzione della Rivista.



Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2023 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- LUCA PICOTTI, *Limitazione della responsabilità e limitazione del debito: principi e figure controverse – Limitation of liability and limitation of debt: principles and controversial cases*p. 789

Interventi

- BEATRICE BALDONI, *Circolazione stradale e nuove forme di responsabilità civile delle automobili a guida autonoma – Road traffic and new forms of civil liability for self-driving cars*p. 823

Giurisprudenza al vaglio

- C. giust. UE, 2 settembre 2021, causa C-570/19p. 867
 con nota di DANIELE RAGAZZONI, *Il regolamento (UE) n. 1177/2020 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE – Regulation (EU) n. 1177/2010 concerting the rights of passengers when traveling by sea and inland waterway for the first time at the exam of EU Court of justice* » 895

| | | |
|--|----|------|
| C. Stato, sez. VI, 22 luglio 2022 n. 6426 | » | 913 |
| con nota di FRANCESCO MANCINI, <i>La tariffazione del bagaglio a mano nel trasporto aereo: questioni aperte e prospettive de iure condendo – The pricing of hand luggage in air transport: open issues and de iure condendo perspectives</i> | | |
| | » | 922 |
| C. Stato, sez. VII, 2 maggio 2023 n. 4413 | » | 937 |
| con nota di NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO-GIUSEPPE DELLE FOGLIE, <i>Analisi dei casi di decadenza della concessione demaniale, discrezionalità della P.A. ed evoluzione giurisprudenziale – Analysis of cases of withdrawal of concessions of State-owned maritime property, discretion of the Public Authority and jurisprudential evolution</i> | | |
| | » | 948 |
| Cass., sez. III, 11 febbraio 2022 n. 4436 | » | 975 |
| con nota di LEONARDO CARBONE, <i>Sull'onere della prova dell'armatore occulto nell'ipotesi di omesso espletamento delle formalità pubblicitarie – The burden of proof on the hidden shipowner in case of omission of public notice concerning their qualification</i> | | |
| | » | 980 |
| Massimario | p. | 991 |
| Osservatorio legislativo | p. | 1029 |
| Segnalazioni bibliografiche | p. | 1035 |
| Materiali | | |
| Parere di ALFREDO ANTONINI, <i>Deroga contrattuale ai limiti risarcitori nel trasporto stradale: rilievi su una clausola di controversa interpretazione</i> | | |
| | p. | 1057 |
| <i>Risoluzione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2023 su dimensioni standardizzate per i bagagli a mano</i> | | |
| | » | 1069 |

| | |
|--|---------|
| <i>Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco Germinal</i> | » 1073 |
| Collaboratori | p. 1075 |

SAGGI

LUCA PICOTTI

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ E
LIMITAZIONE DEL DEBITO: PRINCIPI E FIGURE
CONTROVERSE (*)

The following essay aims at outlining a general conceptual framework on the distinction between the notion of limitation of liability and that of limitation of debt. Firstly, the relevant legal principles will be examined in close connection with civil and commercial law, attempting to provide a common context for reinterpreting the concept of limitation of liability as an exception to the general principle of the unlimited patrimonial liability of the debtor laid down at Article 2740 of the Italian Civil Code. Subsequently, the most common cases falling within this framework will be reviewed, including patrimonial funds, assets allocated to a specific business, destination constraints under Article 2645-ter of the Civil Code, and rec-

(*) Questo saggio è frutto della ricerca dell'Autore nell'ambito del programma scientifico del PRIN 2020 fra le Università di Catanzaro, Udine, Sassari, Teramo, Genova sul tema «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims*». Esso beneficia delle considerazioni svolte dal prof. Alfredo Antonini nella relazione introduttiva «*Limitazioni legali e contrattuali della responsabilità e del debito: dalle regole particolari verso una regola generale?*» in occasione del convegno tenutosi presso l'Università di Udine il 3 e 24 marzo 2023, dal titolo «*Dalla responsabilità illimitata del debitore alle limitazioni della responsabilità e del debito: il ruolo trainante del diritto commerciale e del diritto della navigazione*», i cui atti sono in corso di pubblicazione.

ognized trusts. Afterwards, the institution of compensation limits under Transport Law will be analyzed, along with its characteristics, and the controversial issue of shipowner liability will be addressed. The entire system will be reevaluated in light of the identified conceptual tools, attempting to frame, on one hand, the phenomenon of limitation of liability as private individuals organizing their own assets and as an articulation of business risk, and, on the other, the phenomenon of limitation of debt as an intrinsic principle in Transport Law, linked to the burdensome liability regime placed upon its operators and to which all cases of compensatory limits, including that of the limitation of the shipowner's liability, can be reconnected.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. L'articolo 2740 c.c.: la garanzia patrimoniale. – 3. La limitazione della responsabilità. – 4. Segue: uno schema comune per l'individuazione dell'istituto della limitazione in deroga all'art. 2740 c.c. – 5. La limitazione del debito. – 6. Un caso controverso: la responsabilità dell'armatore. – 7. Segue: una rilettura della limitazione del debito armatoriale. – 8. Conclusioni.

1. Premessa – Il diritto dei trasporti è stato ribattezzato da taluni studiosi come una fucina per l'ordinamento giuridico, stante la funzione di pioniere che ha e ha avuto in relazione all'introduzione di diversi istituti nel corso della storia ⁽¹⁾, nonché in generale per le sfide che pone a dottrina e operatori, in un costante dialogo con i principi dell'ordinamento e nel solco dell'autonomia, della specialità e dell'eccezione a seconda del caso. Tra i tanti temi che lo studio di questa materia solleva, uno dei più attuali è quello relativo

⁽¹⁾ Si pensi al fenomeno del trasporto in sé, nato nell'ambito dei traffici marittimi, o all'assicurazione, oppure anche alla limitazione della responsabilità della società come entità soggettiva separata dai soci, beneficio accordato dal sovrano per stimolare i traffici marittimi. Cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.* 2007, 734; nonché, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 37.

al concetto di limitazione della responsabilità o del debito. La scelta della congiunzione con valore disgiuntivo non è casuale: uno dei primi problemi concerne proprio l'individuazione di due istituti senz'altro differenti, quello della limitazione della responsabilità da un lato e quello della limitazione del debito dall'altro. La tematica riguarda soprattutto il diritto dei trasporti proprio perché, sia sul fronte della attività vettoriale che di quella armatoriale, l'ordinamento internazionale e quello nazionale prevedono diverse limitazioni per quanto concerne il debito (o la responsabilità) in relazione a plurime fattispecie (sinistri in occasione del trasporto, inadempimento di debiti marittimi, danni a terzi sulla superficie). La difficoltà di individuare in quale figura rientri la singola fattispecie – anche a causa, soprattutto in ambito nazionale, di un utilizzo a volte fuorviante del *nomen iuris* – rende necessario uno studio preliminare, nonché squisitamente teoretico, dei due differenti concetti di cui sopra, sì da offrire gli strumenti che consentano una corretta qualificazione, nei casi concreti, delle singole fattispecie.

Questo saggio si pone proprio l'obiettivo di tratteggiare una panoramica concettuale generale sull'argomento, con uno sguardo preliminare ai principi dell'ordinamento – in stretto dialogo con il diritto civile e commerciale, senz'altro interessati dal concetto di limitazione della responsabilità – e un approfondimento su una figura controversa come quella della responsabilità dell'armatore. L'auspicio è quello di riuscire a rileggere tale istituto, nonché in generale l'intero sistema di limitazioni nel diritto dei trasporti, sia in relazione all'attività vettoriale che a quella armatoriale, con gli strumenti teorici che saranno in questa sede individuati.

2. *L'articolo 2740 c.c.: la garanzia patrimoniale* – L'articolo 2740 c.c., rubricato «Responsabilità patrimoniale», al primo comma stabilisce che «Il debitore risponde dell'adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri». Il secondo comma prevede che «le limitazioni del-

la responsabilità non sono ammesse se non nei casi stabiliti dalla legge». Segue poi, strettamente correlato all'articolo di cui sopra, l'art. 2741 c.c., che esprime il principio della *par condicio creditorum* ⁽²⁾.

Il sistema della garanzia patrimoniale ruota, dunque, su tre capisaldi: quello dell'universalità, o integralità del patrimonio, che pone a garanzia del creditore la totalità dei beni del debitore, sia presenti che futuri; l'inderogabilità di tale principio ad opera dell'autonomia privata e la previsione che eventuali limitazioni in deroga all'art. 2740 c.c. siano ammesse solo nei casi stabiliti dalla legge; la *par condicio creditorum*, ossia l'eguale diritto dei creditori di essere soddisfatti sui beni del debitore, salve le cause legittime di prelazione.

Occorre innanzitutto circoscrivere la portata di questa norma: trattasi infatti di una «responsabilità patrimoniale», che non va confusa con il concetto di «responsabilità» in altre sedi utilizzato, a partire dall'art. 1229 c.c., relativo alle «clausole di esonero da responsabilità» («È nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave»; «È nullo

⁽²⁾ Sulla responsabilità patrimoniale cfr.; L. BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1946, 20 ss. e 111 ss.; E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, II, Milano, 1953, 37 ss. e 118 ss.; R. NICOLÒ, *Tutela dei diritti. Responsabilità patrimoniale*, in *Commentario del codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Bologna-Roma, 1955, 1 ss.; G. LASERRA, *La responsabilità patrimoniale*, Napoli, 1966; M. FRAGALI, *Garanzia e diritti di garanzia*, in *Enc. dir.*, XVIII, Milano, 1969, 448 ss.; L. BARBIERA, *Garanzia del credito e autonomia privata*, Napoli, 1971, nonché *Responsabilità patrimoniale. Disposizioni generali* (art. 2741-2748), in *Il codice civile. Commentario diretto da Schlesinger*, Milano, 1991, 3 ss.; U. NATOLI-BIGLIAZZI GERI, *I mezzi di conservazione della garanzia patrimoniale*, Milano, 1974; V. ROPPO, *La responsabilità patrimoniale del debitore*, in *Trattato dir. priv.* a cura di Rescigno, vol. XIX, Torino, 1985, 365 ss.; ID., *Responsabilità patrimoniale*, in *Enc. dir.*, vol. XXXIX, Milano, 1988, 1041 ss.; C. PUNZI, *Responsabilità patrimoniale e oggetto dell'espropriazione*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1989, 735 ss.; G. SICCHIERO, *La responsabilità patrimoniale*, Torino, 2011.

altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore e dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico»). L'art. 1229 c.c. si riferisce alla possibilità o meno di ritenere il soggetto responsabile per un determinato atto o fatto; in questo senso, tale responsabilità non può essere preventivamente limitata, ad opera delle parti e salvo eccezioni (es: 1490 c.c.), nei casi di dolo e colpa grave; se dunque il debitore è inadempiente per colpa grave, dovrà rispondere, proprio perché qualsivoglia patto preventivo di limitazione della responsabilità non è efficace, mentre nel caso in cui sia inadempiente per colpa lieve, sarà senz'altro possibile essere esonerato da responsabilità. In altre parole, l'art. 1229 si riferisce alla fase prodromica dell'individuazione o meno di profili di responsabilità, sì da verificare se il creditore avrà modo di potersi soddisfare o meno sul debitore. In caso negativo – ad esempio, se vi è inadempimento per colpa lieve e vi sia stata una clausola di esonero di responsabilità per tale tipologia di colpa – il creditore non potrà rivalersi sul debitore. In caso positivo – ad esempio, vi è stata colpa grave – il creditore potrà agire nei confronti del debitore. È in questa seconda fase che opera il concetto di responsabilità patrimoniale di cui all'art. 2740 c.c. Una volta accertata la responsabilità del debitore – e dunque la possibilità per il creditore di agire – l'ordinamento pone a garanzia di quest'ultimo tutti i beni presenti e futuri del debitore. Trattasi, dunque, di un concetto di responsabilità intrinsecamente legato a quello di patrimonio (e di garanzia) ⁽³⁾: il debitore è responsabile con riferimento

⁽³⁾ È stato peraltro notato che, quanto al profilo sostanziale, è indubbio che, nella proiezione patrimoniale, «responsabilità» e «garanzia» non sono realtà concettualmente diverse, ma due facce dello stesso fenomeno; infatti, se si guarda dal lato del debitore, il patrimonio è la provvista dei mezzi cui attingere per far fronte alla sua «responsabilità»; se si guarda dal lato del creditore, quel patrimonio costituisce la «garanzia» di soddisfacimento del suo diritto. Cfr. M.

a tutti i propri beni, che potranno così essere aggrediti dal creditore ⁽⁴⁾. L'art. 2740 c.c., pertanto, ha il compito di indicare il raggio di responsabilità da un punto di vista economico, individuando, astrattamente e salvo le deroghe previste dalla legge cui si accennerà, il complesso insieme di beni su cui il creditore potrà fare valere le proprie ragioni. Da un punto di vista concreto, si tratterà di un immobile, un conto corrente, uno stipendio. Ogni entità che possa ricadere nel concetto di patrimonio del debitore e che la legge pone a garanzia del creditore.

In sintesi, l'art. 2740 opera in una seconda fase, quando la responsabilità è già stata individuata – vi è stato l'inadempimento o il fatto illecito – e il creditore deve agire per parificare lo squilibrio patrimoniale venutosi a creare. In questo frangente, l'ordinamento dispone che il debitore – già dichiarato responsabile – è responsabile (si perdoni il gioco di parole, intenzionale) con tutti i suoi beni presenti e futuri. È il momento in cui si individua l'oggetto della responsabilità: il patrimonio nella sua totalità, salvo le deroghe che si vedrà.

Come ultimo appunto, va specificato che non vi sono

Cocuccio, *Responsabilità patrimoniale, tutela della persona e patrimoni separati*, in *Dir. fam.* 2017, 503 ss.

⁽⁴⁾ «In via di prima approssimazione, la “responsabilità patrimoniale”, di cui all'art. 2740 c.c., fissa, dunque, il perimetro “soggettivo” di allocazione del “rischio” di inadempimento, che coincide, oggettivamente, con il “patrimonio” del debitore, “unitariamente” considerato, dovendosi perciò assumere, rispetto al principio della “parità” di trattamento di tutti i creditori, la tendenziale eccezionalità (realizzata attraverso la previsione di tipicità, di cui al comma 2 della disposizione citata) delle ipotesi di “separazione” (nel patrimonio generale del debitore) di uno o più beni, che sono giustificate, sul piano assiologico, dalla “prevalenza” in questi casi accordata, all'interno del ceto creditorio generale, agli interessi di alcuni di essi, ai quali è, dunque, attribuita una parallela (si potrebbe dire paratattica) preferenziale “collocazione” sui medesimi beni». M. GALLETI, *Analitica della responsabilità patrimoniale e principio di proporzionalità*, in *Giust. civ.*, 2019, 161 ss.

particolari obblighi di conservazione di un patrimonio adeguato ⁽⁵⁾; nel concreto, lo stesso potrà anche rivelarsi insufficiente rispetto alle pretese creditorie. Gli aspetti che rilevano sono due: anche se insufficiente, dovrà essere aggredibile nella sua interezza – salvo eventuali limitazioni prese in conformità alla legge – e non potrà essere fraudolentemente diminuito al precipuo fine di ledere gli interessi dei creditori; in merito, l'ordinamento prevede diversi rimedi: sul piano civilistico, si guardi all'azione revocatoria (art. 2901 c.c.), che consente, a determinate condizioni, di veder dichiarati inefficaci gli atti dispositivi lesivi di pretese creditorie; ancora, si veda l'art. 2929-bis c.c., che permette ad un creditore pregiudicato da un atto del debitore di costituzione di un vincolo di indisponibilità o alienazione, a titolo gratuito, di procedere ciononostante ad esecuzione forzata; sotto il profilo penale, si pensi al reato di insolvenza fraudolenta (art. 641 c.p.), che colpisce chi assuma un'obbligazione col proposito di non adempierla, o alla mancata esecuzione dolosa di un provvedimento del giudice (art. 388 c.p.), che punisce chiunque compia atti simulati o fraudolenti sui propri beni per sottrarsi all'adempimento degli obblighi nascenti da un provvedimento dell'autorità giudiziaria, o dei quali è in corso l'accertamento dinanzi all'autorità giudiziaria medesima ⁽⁶⁾.

3. *La limitazione della responsabilità* – L'ordinamento pone a garanzia del creditore tutti i beni presenti e futuri del debitore, senza possibilità di deroghe ad opera dell'autonomia privata ⁽⁷⁾. Difatti, le uniche deroghe a tale principio

⁽⁵⁾ Un caso specifico potrebbe essere quello di cui all'art. 2394 c.c., in ambito societario, ove la responsabilità in capo agli amministratori viene posta in relazione alla mancata conservazione del patrimonio sociale.

⁽⁶⁾ Cfr. M. CAMPEIS, *Asset Protection: in Italia è possibile?*, We wealth, 2020.

⁽⁷⁾ Sulla possibilità di deroghe privatistiche, si veda G. ROJAS

sono solo quelle ammesse dalla legge.

Innanzitutto, bisogna capire in cosa consiste la deroga: ossia, come si traduce la limitazione di responsabilità in deroga al principio di cui all'art. 2740 c.c. La stessa può manifestarsi in diversi modi, ma si può ciononostante rinvenire un carattere comune: se il debitore risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri, una limitazione della responsabilità indica che taluni beni, pur astrattamente appartenenti al debitore, non sono più posti a garanzia del creditore, in quanto dallo stesso non aggredibili; oppure, sono aggredibili solo da certi creditori e a condizioni particolari⁽⁸⁾. In sostanza, la garanzia patrimoniale di cui all'art. 2740 c.c. si frammenta, in deroga al principio dell'universalità: i creditori si potranno soddisfare non più su tutti i beni del debitore, ma solo su una parte, perché sussiste una limitazione della responsabilità – che poi nel concreto può tradursi in ipotesi di impignorabilità in senso stretto, vincoli di destinazione, separazione o segregazione patrimoniale o quant'altro⁽⁹⁾.

Innanzitutto, vi sono le fattispecie direttamente previste per legge e riconducibili a ragioni di ordine pubblico: il legislatore prevede beni mobili assolutamente impignorabi-

ELGUETA, *Autonomia privata e responsabilità patrimoniale del debitore*, Milano 2012 ss.

⁽⁸⁾ Cfr. A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, in *Dir. trasp.* 2019, 831 ss.

⁽⁹⁾ Per una proposta ricostruttiva della distinzione tra patrimoni "autonomi" e "separati", può rinviarsi a F. SANTORO-PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, Napoli, 1962, 85. Sull'inutilità di una ricerca di una chiara distinzione concettuale tra questi termini, v. A. ZOPPINI, *Autonomia e separazione del patrimonio nella prospettiva dei patrimoni separati della società per azioni*, in *Riv. dir. civ.* 2002, 545 ss., 549. Rinviandosi in via generale a: L. SALAMONE, *Gestione e separazione patrimoniale*, Padova, 2001; A. FALZEA, *Introduzione e considerazioni conclusive*, in AA.Vv., *Destinazione di beni allo scopo. Strumenti attuali e tecniche innovative*, Milano, 2003; R. QUADRI, *La destinazione patrimoniale*, Napoli, 2004.

li (art. 514 c.p.c.); beni mobili relativamente impignorabili (art. 515 c.p.c.); beni mobili pignorabili solo in particolare circostanze di tempo (art. 516 c.p.c.); crediti impignorabili (art. 545 c.p.c.); beni immobili impignorabili (ma solo nei rapporti tra contribuente e fisco, in forza di quanto stabilito dal d.l. 69/2013, c.d. decreto del fare). In tali categorie rientrano, ad esempio, le ipotesi di impignorabilità previste dalla legge processuale in ragione della natura di taluni beni e crediti del debitore (ad es. gli strumenti dell'attività lavorativa, o i crediti alimentari o i beni demaniali e quelli appartenenti al patrimonio indisponibile degli enti pubblici).

Dopodiché, il nostro ordinamento prevede diverse forme di organizzazione patrimoniale, a partire dai vincoli di destinazione o patrimoni separati, che rappresentano una limitazione di responsabilità optata dai privati grazie al dato legislativo che ne consente l'implementazione.

Vengono in particolare in rilievo istituti come il tradizionale fondo patrimoniale (che consente di destinare beni immobili o mobili registrati o titoli di credito a far fronte ai bisogni della famiglia, con conseguente inespropriabilità di tali beni per debiti che il creditore sa essere estranei ai bisogni della famiglia: art. 170 c.c.), il vincolo di destinazione previsto dall'art. 2645-ter c.c. ⁽¹⁰⁾ e, nel diritto delle società e delle imprese, i patrimoni destinati ad uno specifico affare (art. 2447-bis s.s. c.c.), nonché le operazioni di cartolarizzazione (l. 130 del 30 aprile 1999) ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ V. G. PETRELLI, *Vincoli di destinazione ex art. 2645 c.c. e trust, quindici anni dopo*, in *Riv. notariato*, 2020, 1090 ss., il quale sostiene che quella in oggetto non sarebbe una limitazione della responsabilità patrimoniale bensì un atto di disposizione del patrimonio.

⁽¹¹⁾ Cfr. P. CARRIERE, *L'articolazione del regime di responsabilità patrimoniale della «società per la cartolarizzazione»*, in *Banca borsa*, 2022, 254 ss. Sempre l'autore specifica che: «Ai fini del discorso che svolgeremo possiamo limitarci, in questa sede, a ricordare come la proliferazione di patrimoni «separati», «distinti», «destinati» o «autonomi» si è posta come risposta a due principali problemi: (i) la «segregazione» di masse patrimoniali distinte e indipendenti in seno ad

Un particolare appunto merita il concetto di società ⁽¹²⁾. Se è vero che, da un lato, essa incarna pienamente il concetto di limitazione della responsabilità – con la separazione tra proprio patrimonio personale e patrimonio conferito nella società, rappresentante il rischio economico, a differenza dell'imprenditore individuale, che risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri ai sensi dell'art. 2740 c.c. anche dei debiti di impresa – dall'altro è dubbio ricondurre tale istituto al concetto di limitazione della responsabilità. Difatti, con la costituzione di una società non è tanto lo stesso soggetto che segrega un segmento del proprio patrimonio limitando così la propria garanzia patrimoniale, ma vi è una duplicazione soggettiva, in quanto la società è essa stessa un nuovo soggetto nell'ordinamento – l'atto costitutivo dà vita ad un

un medesimo soggetto giuridico agente; (ii) il processo di progressiva emancipazione dell'attività di impresa dalla necessità di una soggettività giuridica a cui imputare gli effetti di quella, essendo risultato a tal fine massimamente proficuo ricorrere al concetto di «patrimonio», variamente qualificato nei termini anzidetti a seconda della prospettiva adottata. Con specifico riguardo al fenomeno qui indagato deve sottolinearsi il peculiare carattere e la specifica funzione del regime di «segregazione» («autonomia» e/o «separazione») patrimoniale, ove questo venga applicato a fenomeni non meramente statici — nei quali prevale allora il dato della «segregazione» dell'appartenenza, funzionale a problemi di imputazione e titolarità di diritti— ma a fenomeni dinamici di utilizzo e valorizzazione «imprenditoriale» del patrimonio, in cui a prevalere è invece il dato della funzionalizzazione di questo allo svolgimento di distinte attività economiche da altre che fossero esercitate dal medesimo agente e alla conseguente separazione delle connesse sfere di rischio; in definitiva, un problema di (limitazione della) responsabilità. Paradigma del fenomeno di separazione/destinazione patrimoniale del primo tipo è nel nostro ordinamento proprio quello dalla cartolarizzazione «tradizionale»; riguarda invece chiaramente un fenomeno di segregazione «dinamica» quello osservabile nei patrimoni destinati di cui agli artt. 2447-*bis* ss. c.c., mentre quello tipico della Gestione Collettiva del risparmio (“GCR”), pare oggi ben adattarsi ad entrambe le dimensioni».

⁽¹²⁾ A. LEGNANI ANNICCHINI, *Verso la responsabilità limitata. Un percorso storico*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 2016, 1253 ss.

centro di interessi dotato di un patrimonio giuridicamente distinto da quelli personali dei soci e di autonomia soggettiva⁽¹³⁾. Non vi è quindi un vincolo di destinazione o una segregazione patrimoniale ad opera del medesimo soggetto – fattispecie che potrebbero rientrare nel concetto di limitazione della responsabilità – bensì la creazione di un nuovo soggetto⁽¹⁴⁾.

Dal momento che l'operazione conduce alla creazione di due soggettività, e dunque di due patrimoni, non verrà a integrarsi, a ben vedere, alcuna deroga all'art. 2740 c.c.: banalmente, se le persone sono due, è normale che ognuna abbia il proprio patrimonio⁽¹⁵⁾.

Nel complesso, se pure l'esistenza della società unipersonale – si pensi a una s.p.a. o s.r.l. costituita da un solo socio persona fisica – pare rappresentare un palese tentativo di limitazione di responsabilità, in quanto la stessa persona agirebbe altrimenti come imprenditore individuale responsabile ai sensi dell'art. 2740 c.c. anche dei debiti di impresa, la duplicazione soggettiva non consente di ricondurre tale fenomeno al concetto di cui è oggetto il presente studio⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ M. CIAN, *L'organizzazione produttiva: elementi costitutivi*, in *Manuale di diritto commerciale*, (a cura di M. Cian), 2021, 312.

⁽¹⁴⁾ La costituzione di un nuovo soggetto, però, è dispendiosa, mentre la limitazione di responsabilità permette di evitare ulteriori duplicazioni soggettive: nel caso societario, anche se di scarsa applicazione, è stato introdotto il già menzionato istituto del patrimonio destinato ad uno specifico affare (art. 2447-*bis* c.c.), come alternativa alla creazione di una nuova società; invece, come alternativa alla creazione di una fondazione (interessi meritevoli di tutela) è stato inserito l'art. 2645-*ter* c.c.

⁽¹⁵⁾ Anche se, in realtà, trattasi più di una *fiction iuris* attraverso la quale si verifica una separazione patrimoniale. In argomento si segnalano F. GALGANO, *La società e lo schermo della personalità giuridica*, in *GComm*, 1983, 5 ss; A. GAMBINO, *Limitazione di responsabilità, personalità giuridica e gestione societaria*, L. amic. Campobasso, 43 ss; M. TONELLO, *L'abuso della responsabilità limitata nelle società di capitali*, Padova, 1999.

⁽¹⁶⁾ Per quanto concerne il rapporto tra limitazione di responsabilità

4. *Segue: uno schema comune per l'individuazione dell'istituto della limitazione in deroga all'art. 2740 c.c.* – Occorre, alla luce di quanto sinora detto, delineare pertanto dei requisiti comuni che consentano, al netto delle singole peculiarità dei diversi istituti, di individuare quando trattasi di limitazione della responsabilità e quando invece si sia in presenza di diversa fattispecie (a partire dalla limitazione del debito, che si vedrà dopo).

- a) Innanzitutto, affinché si possa parlare di limitazione della responsabilità in deroga all'art. 2740 c.c., è necessario che non vi sia duplicazione soggettiva. Questo impedisce, pertanto, di ricondurre il fenomeno delle società a tale concetto: difatti, il debitore deve essere lo stesso, mentre con la società vi sono due soggetti e due debitori. La limitazione deve avvenire con riferimento allo stesso soggetto, che segrega o pone un vincolo di destinazione a determinati suoi beni, che fuoriescono, giuridicamente, dalla garanzia per i creditori di cui all'art. 2740 c.c.;
- b) Va evidenziato poi che il principio di universalità e integralità patrimoniale è andato, nel corso del tempo, erodendosi a fronte anche di una rivisitazione del rapporto debitore-creditore, in forza della quale si è cercato di garantire la possibilità al debitore di svolgere determinate attività anche beneficiando della responsabilità limitata, purché questo non avesse come effetto quello

e imprenditore individuale, oltre a due paesi europei, Portogallo e Francia, il modello dell'imprenditore individuale a responsabilità limitata è stato adottato anche dal Paraguay con l'Empresa individual de responsabilidad limitada, introdotta dalla legge 1034 del 1983. Il Brasile ha invece adottato, con la legge n. 12.144, 11 luglio 2011, un modello ibrido, a cavallo tra società unipersonale e patrimonio separato, con l'introduzione dell'Empresa individual de responsabilidade limitada (Eireli), considerata come un patrimonio separato ma dotata dello status di legal entity, definita come una persona giuridica atipica. Cfr. L. VENTURA, *Il patrimonio separato tra equivalenza funzionale e asimmetrie normative*, in *Dir. comm. int.*, 2016, 161 ss. (nello specifico, nota n. 87).

di ledere l'affidamento dei creditori. Affinché non vi sia tale lesione, occorre tutelare i creditori attraverso appositi strumenti di pubblicità dei fenomeni che danno luogo a limitazioni di responsabilità del debitore. Difatti, la limitazione, che può essere ammessa solo per legge, necessita per forza di cose di un sistema di pubblicità, non essendo altrimenti opponibile ai creditori ⁽¹⁷⁾. La pubblicità, come è stato notato, si rivela sovente essenziale proprio nel momento genetico (di un certo grado) dell'autonomia o della separazione patrimoniale, ove serve non solo a rendere opponibile ai terzi, ma a produrre (quello che si può chiamare) l'effetto separativo ⁽¹⁸⁾. La limitazione esige la relativa pubblicità, risultando altrimenti del tutto inefficace rispetto ai propri obiettivi (ossia l'opponibilità ai terzi);

- c) Collegato a quest'ultimo punto, è essenziale anche che i creditori, nel momento in cui entrano in rapporto con il debitore, siano consapevoli che il loro credito potrà essere recuperato con riferimento ad una sola parte del patrimonio. In sostanza, i creditori, grazie al sistema di pubblicità, già nel momento in cui fanno credito sanno (o dovrebbero comunque sapere) che il patrimonio non sarà quello

⁽¹⁷⁾ Si veda G. PASQUALE, *Dall'unità alla segmentazione del patrimonio: forme e prospettive del fenomeno*, in *Giur comm.*, 2010, 593 ss: «Essa generalmente presuppone, un atto dispositivo del privato – almeno allorquando manchi una predeterminazione normativa che vi sopperisca – attraverso cui conseguire l'identificazione dei beni e la loro finalizzazione all'obiettivo; un atto, la cui efficacia, come osservato, non può che essere reale per garantire la massima tutela degli interessi in campo. In termini effettuali, il fenomeno segregativo può essere assimilato ad un naturale negotii, ovvero alla conseguenza fisiologica di un atto negoziale con cui una determinata massa di beni viene orientata al perseguimento di uno scopo e sottoposta ad un regime particolare, in virtù del quale le sue vicende subiscono sorte distinta da quelle degli altri beni del o dei titolari originari».

⁽¹⁸⁾ C. IBBA, *La pubblicità del patrimonio destinato*, in *Giur comm.*, 2007, 275 ss.

- di cui all'art. 2740 c.c. ma una parte limitata. Il credito nasce, in altre parole, già limitato per quanto concerne la garanzia patrimoniale sul quale è possibile farlo valere;
- d) Il fenomeno della limitazione, dopodiché, è intrinsecamente stragiudiziale: nel senso che non può ritenersi sussistente una limitazione della responsabilità in occasione di procedure concorsuali (come il fallimento e la formazione delle diverse masse, fase patologica ed eventuale nei rapporti di debito-credito) o di deposito di somme in sede giudiziale (es: estromissione dell'obbligato), in quanto un deposito per ottenere la propria liberazione (deposito su cui si rivarranno i creditori) o la formazione di masse su cui concorreranno i creditori aderenti alle singole procedure rappresentano, invero, adempimenti, per l'appunto, procedurali ⁽¹⁹⁾, mentre la limitazione della responsabilità opera già nel momento in cui i creditori fanno credito, a prescindere da quanto accadrà dopo; il credito nasce già limitato, dal punto di vista della sua garanzia, a una certa parte del patrimonio. A tutela di questo vi è, difatti, il sistema pubblicitario;
- e) Per quanto riguarda infine l'art. 2741, il principio opererà nel medesimo modo, sebbene con riferimento alla sola parte di patrimonio rimasta a garanzia dei creditori dopo la limitazione. Sul patrimonio così limitato, i creditori, in ragione dei loro rispettivi crediti, agiranno secondo la *par condicio creditorum*.

In definitiva, unicità del soggetto, sistema di pubblicità, dimensione stragiudiziale, credito che nasce con la garanzia patrimoniale limitata, *par condicio creditorum* sono i caratteri principali della limitazione della responsabilità.

Se si passa al vaglio di tali requisiti le più note figure di limitazione della responsabilità previste dal nostro ordina-

⁽¹⁹⁾ Il rischio, altrimenti, è quello di ricondurre alla limitazione della responsabilità ogni fattispecie procedurale, ove partecipano creditori aderenti e si formano determinate masse patrimoniali, coinvolgendo finanche, astrattamente, le procedure esecutive.

mento, è evidente come le stesse ricadano perfettamente nel quadro tratteggiato; si pensi al sistema pubblicitario del patrimonio destinato a specifico affare (deposito della delibera presso il registro delle imprese con termine di 60 giorni per i creditori anteriori per fare opposizione), o del fondo patrimoniale (annotazione sull'atto di matrimonio; registri immobiliari), o del vincolo di destinazione *ex art. 2645-ter c.c.* (trascrizione; inserito peraltro nelle norme della trascrizione stessa) o della cartolarizzazione dei crediti (pubblicazione in Gazzetta Ufficiale). Ancora, è evidente che trattasi tutti di atti di limitazione operati in ambito stragiudiziale per libera determinazione – consentita dall'ordinamento – dei privati, dalla delibera del consiglio di amministrazione per la costituzione di patrimoni destinati allo specifico affare alla decisione di fare confluire determinati beni nel fondo patrimoniale; ancora, dal momento che un creditore entra in rapporto con i relativi debitori, è già a conoscenza del vincolo di destinazione/patrimonio segregato: il credito nasce già circoscritto ad una garanzia patrimoniale limitata (ad esempio, il creditore ipotecario sa già che un determinato immobile è stato inserito nel fondo patrimoniale con annotazione precedente alla sua iscrizione ipotecaria; oppure, chi fa credito ad una determinata impresa alberghiera rappresentante lo specifico affare, sa già che non potrà rivalersi sul restante patrimonio della società, così come viceversa un creditore della società non potrà rivalersi sul patrimonio destinato allo specifico affare, in quanto scaduti i 60 giorni dalla pubblicità nel registro delle imprese il patrimonio è limitato).

È più difficile, invece, alla luce di questi caratteri, identificare quella peculiare figura della responsabilità dell'armatore all'interno del concetto di limitazione della responsabilità. Prima di affrontare questo punto, però, è necessaria la disamina dell'altra grande macro-categoria: quella della limitazione del debito.

5. *La limitazione del debito* – A differenza della limitazione della responsabilità, la limitazione del debito non si

presenta come deroga all'art. 2740 c.c. Il debitore risponderà senz'altro con tutti i suoi beni presenti e futuri. Semplicemente, risponderà sino ad una certa soglia quantitativa. Come conseguenza, ad essere limitato è il credito dei creditori – che non sarà soddisfatto nella misura integrale – mentre rimarrà intatta la loro garanzia dal punto di vista dei beni aggredibili, ossia l'intero patrimonio del debitore. Fino alla soglia prevista, i creditori potranno rivalersi su tutti i beni presenti e futuri del debitore. Nel codice civile, ad esempio, è disciplinata la limitazione del debito dell'albergatore nel caso di danno o perdita delle cose portate dal cliente in albergo (art. 1783 c.c.), posto in relazione «al valore di quanto sia deteriorato, distrutto o sottratto, sino all'equivalente di cento volte il prezzo di locazione dell'alloggio per giornata».

Tale istituto è molto diffuso nel settore dei trasporti, come contro-altare della responsabilità, sovente gravosa, posta in capo ai vettori: un incentivo economico per l'industria vettoriale, che così può beneficiare, a determinate condizioni, di debiti limitati in caso di sinistri o altri eventi, potendo in questo modo quantificare in sede assicurativa il preciso valore della loro esposizione debitoria massima e, di conseguenza, ridurre i costi. Difatti, a ben vedere, l'intero sistema del diritto dei trasporti è caratterizzato, in relazione al trasporto di cose, da tale limitazione, a livello sia internazionale che nazionale: dall'art. 1696 c.c. del codice civile per il trasporto su strada in generale ⁽²⁰⁾, al trasporto

⁽²⁰⁾ L'art. 1696 c.c. prevede il limite di un euro per chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali. Per quelli internazionali richiama il limite della CMR, pari a 8,33 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di peso lordo mancante (art. 23 n. 3).

ferroviario ⁽²¹⁾, sino al trasporto marittimo ⁽²²⁾ e aereo ⁽²³⁾. Se, dunque, da un lato la responsabilità del vettore in caso di sinistri è molto gravosa, nel senso che è presunta in capo al vettore e con prove liberatorie circoscritte, dall'altro il relativo credito dei soggetti danneggiati (e dunque lo speculare debito del vettore) sarà limitato ad una certa soglia – di fatto sempre nel trasporto di cose, solo in singoli casi in quello di persone ⁽²⁴⁾.

Di regola, a differenza della limitazione della responsabilità – che attiene, come si diceva, più che altro ad una organizzazione del proprio patrimonio, in funzione di una più efficace articolazione del rischio di impresa o di pianificazione privata dei propri beni – la limitazione del debito è vincolata al requisito della meritevolezza: dal momento che si tratta di un beneficio per il debitore (nel concreto, per rendere meno gravosa una responsabilità tipicamente legata alla propria attività imprenditoriale, che sia quella dell'albergatore o quella del vettore) non vi deve essere dolo o colpa grave da parte di questi, pena la decadenza dal beneficio stesso. Nel caso della limitazione della responsabilità, invece, tali categorie non operano o appaiono comunque

⁽²¹⁾ Nel trasporto ferroviario il limite è, tanto in quello nazionale quanto in quello internazionale, di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo lordo nei casi di perdita totale o parziale (art. 30, n. 2, Regole CIM 1999).

⁽²²⁾ Nel trasporto marittimo nazionale il limite, ai sensi dell'art. 423, comma 1, c. nav., è di 103,29 euro per ciascuna unità di carico, mentre in quello internazionale il limite è di 666,67 diritti speciali di prelievo per collo o unità oppure, se maggiore, di 2 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce perduta o danneggiata (così l'art. IV, n. 5, lett. a, Conv. Bruxelles del 1924 e succ. modificazioni).

⁽²³⁾ Sia nel trasporto nazionale che in quello internazionale il limite è quello individuato dall'art. 22 n. 3 Conv. di Montreal del 1999, ossia 19 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce perduta o avariata.

⁽²⁴⁾ Nel trasporto di persone il limite risarcitorio è rimasto solo nella Convenzione di Atene del 1974, che lo prevede, ai sensi dell'art. 7, n. 1, in 400.000 diritti speciali di prelievo per passeggero.

poco pertinenti: non saranno il dolo o la colpa grave a fare decadere un soggetto dalla limitazione della responsabilità (pensiamo a un fondo patrimoniale o a un patrimonio destinato allo specifico affare, o ancora a un *trust* riconosciuto⁽²⁵⁾, bensì eventuali finalità in frode ai creditori, come si è accennato; sono evidenti, dunque, le due diverse *ratio*: da un lato il dolo o la colpa grave nell'esercizio di un'attività, tale da fare decadere dal beneficio del limite del debito, dall'altro una eventuale finalità fraudolenta verso i creditori, tale da rendere inefficace la separazione (e dunque limitazione) patrimoniale.

6. *Un caso controverso: la responsabilità dell'armatore* – Alla luce di quanto sopra esposto, si prova ora ad affrontare l'intenso dibattito circa la responsabilità dell'armatore e, segnatamente, se la disciplina prevista dal codice della navigazione, così come quella presente a livello di diritto internazionale uniforme, disegnino una limitazione del debito o una limitazione della responsabilità⁽²⁶⁾.

Innanzitutto, come si può evincere, vi sono almeno due differenti regimi da analizzare. In primo luogo, quello di

⁽²⁵⁾ A seguito della ratifica della Convenzione dell'Aja del 1° luglio 1985 (sulla legge applicabile ai trust e sul loro riconoscimento), in Italia sono riconosciuti i trust provenienti da ordinamenti giuridici che li prevedono (come Regno Unito, Nuova Zelanda o Australia).

⁽²⁶⁾ L'istituto affonda le proprie radici nella tradizione della navigazione marittima, storicamente caratterizzata da notevoli rischi, sia tecnici che economici. Per una breve panoramica della letteratura più risalente sul tema: Cfr. E. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. Dir. Nav.* 1948, 157 ss.; F. BERLINGIERI, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, in *Dir. mar.* 1957, 293; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE, *Manuale di Diritto della navigazione*, Milano, 1960 (ora alla quindicesima ed., 2019); I. GRIGOLI, *La limitazione del debito dell'armatore*, Padova, 1963; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito armatoriale e sua attuazione*, Milano, 1974; F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.* 1983, 130 ss; F. BERLINGIERI, *Responsabilità dell'armatore e sua limitazione nella navigazione interna*, in *Dir. mar.* 1990, 253 ss.

cui all'art. 274 c. nav., applicabile agli armatori di navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate. In secondo luogo, per le navi superiori a tale soglia, occorre affacciarsi al d.lgs. n. 111/2012, con cui l'Italia ha dato attuazione alla dir. 2009/20/CE, che stabilisce l'assicurazione obbligatoria degli armatori per i crediti marittimi per i quali la Convenzione di Londra LLMC 1976/1996 prevede limiti monetari della relativa responsabilità⁽²⁷⁾; il decreto, infatti, non si è limitato ad introdurre l'obbligo assicurativo in capo all'armatore, ma ha stabilito anche vere e proprie forme di limitazione della responsabilità analoghe a quelle stabilite dalla Convenzione LLMC (la quale non è stata ancora recepita dall'Italia). In questa sede non ci interessa contribuire al vivace dibattito sulle problematiche di tale intervento legislativo (se introduce una nuova disciplina sulla limitazione; quale procedimento eventualmente si dovrà seguire; se può operare l'analogia; etc.)⁽²⁸⁾. Qui ci si concentrerà solo sulla

⁽²⁷⁾ La Convenzione, modificata dal protocollo di Londra del 2 maggio 1996 (LLMC Protocol), sottopone a limitazione il complesso dei debiti che l'armatore contrae in relazione a un singolo evento (crediti marittimi) e fissa il limite in relazione al tonnellaggio della nave; anch'essa prevede il deposito della somma limite, o alternativamente il rilascio di una garanzia (art. 11 conv.).

⁽²⁸⁾ In merito, si rimanda a: A. CLARONI, *Il d.lgs 28 giugno 2012 n. 111 «attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi», una breve nota di commento*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 1033; F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d.lgs 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, in *Dir. mar.* 2012, 966; ID., *Ancora sulla asserita introduzione nel diritto italiano delle norme della Convenzione LLMC*, in *Dir. mar.* 2016, 816; ID., *La disciplina della limitazione della responsabilità in base alla convenzione LLMC 1976*, in *Dir. mar.*, 2017, 318; F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore tra limitazione e assicurazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Quaderni della Rivista di diritto dei trasporti e degli scambi internazionali*, Napoli, 2018; ZAMPONE, *Assicurazione e responsabilità dell'armatore*, in *Treccani online*; E. ROSAFIO, *La limitazione della responsabilità per i crediti marittimi*

individuazione dei profili che caratterizzano un'ipotesi di limitazione della responsabilità o ipotesi di limitazione del debito; ne consegue che, stante le affinità tra la disciplina introdotta dal decreto legislativo e quella internazionale, si prenderà in esame tali ipotesi come fattispecie unica speculare, ancorché alternativa, a quella nazionale. Da qui, la necessità di approfondire, sul piano teorico, almeno due diverse discipline. Ci si limiterà, in via preliminare, a ripercorrere brevemente i profili principali delle stesse.

1) Ai sensi del codice della navigazione, l'armatore è responsabile per i fatti dell'equipaggio e per le obbligazioni contratte dal comandante della nave per quanto concerne la nave stessa e la spedizione ⁽²⁹⁾. La limitazione è prevista per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio e per quelle sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio. In merito, è importante sottolineare come la stessa non operi *ex lege*, bensì rappresenti un diritto potestativo in capo all'armatore, da esercitarsi tramite apposita procedura disciplinata dal codice della navigazione, con la quale lo stesso può limitare la propria responsabilità ad una somma pari a: il valore della nave nel momento in cui viene chiesta la limitazione ⁽³⁰⁾; l'ammontare lordo del nolo; ogni altro provento del viaggio.

La limitazione è regolata da norme sostanziali (275 ss. c. nav.) e processuali (artt. 620 ss. c. nav.). Ha ad oggetto i

dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo, in *Riv. dir. mar.* 2019, 27; A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, in *Dir. trasp.* 2019, 831 ss.

⁽²⁹⁾ Non risponde invece dell'inadempimento degli obblighi pubblicistici del comandante come assistenza e salvataggio.

⁽³⁰⁾ Questo valore non può essere inferiore al 1/5 o superiore al 2/5 del valore della nave all'inizio del viaggio (in pratica il codice afferma che la somma-limite non può essere inferiore al 20% o superiore al 40% del valore della nave sempre all'inizio del viaggio). Il valore è desumibile dalla polizza di assicurazione e, nel caso in cui non sia indicato, si farà riferimento al valore risultante dai registri di classificazione.

crediti relativi a un medesimo viaggio (art. 275, comma 1, c. nav.), i quali concorrono sulla somma limite secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro credito (art. 275, comma 2, c. nav.); non sono soggette a limitazione le obbligazioni derivanti da dolo o colpa grave dell'armatore (art. 275, comma 1, c. nav.), in coerenza con il principio della meritevolezza sopra citato.

L'armatore propone al tribunale la domanda di limitazione del debito con ricorso contenente le sue generalità e l'indicazione del luogo dove si trova la nave e al quale devono essere allegati, a pena di inammissibilità, una serie di documenti: la dichiarazione del valore della nave al momento della richiesta e all'inizio del viaggio, l'elenco dei proventi lordi del viaggio, una copia dell'inventario di bordo, l'elenco dei creditori soggetti alla limitazione con l'ammontare del credito di ciascuno; deve inoltre consegnare il certificato delle ipoteche trascritte sulla nave (art. 621, terzo comma, c. nav.).

Il Tribunale, una volta accertato le condizioni di ammissibilità della domanda, con sentenza dichiara aperto il procedimento di limitazione. Questo è un procedimento concorsuale⁽³¹⁾, fondato sul rispetto della *par conditio cre-*

⁽³¹⁾ Per quanto concerne il rapporto tra procedura fallimentare e procedura di limitazione del debito, vale la pena menzionare Cass. civ. 30 novembre 2007 n. 25020: «L'istituto della limitazione della responsabilità dell'armatore ha lo scopo di realizzare, attraverso l'intervento dell'organo giurisdizionale, la liberazione dell'armatore dalle obbligazioni relative ad un singolo viaggio della nave e che detta limitazione si attua attraverso un procedimento di natura concorsuale [...] Com'è agevole constatare, la procedura in questione è strutturata in fasi e subprocedimenti e prevede controlli, che presentano notevoli analogie con quella fallimentare, al fine di garantire, come avviene in quest'ultima, che il concorso di tutti i creditori soggetti alla limitazione avvenga nel rispetto della *par conditio creditorum*». Sul tema si vedano anche R. MANCUSO, *Limitazione del debito armatoriale e procedure concorsuali*, in *Dir. fall.*, I, 596 ss.; C. MEDINA, *Procedura fallimentare e limitazione del debito dell'armatore*, in *Dir. mar.* 1971, 491 ss.

ditorum, al quale possono partecipare solo i creditori soggetti alla limitazione che hanno presentato domanda entro trenta giorni (sessanta se risiedono all'estero) dalla sentenza per la tutela dei propri crediti. La massa attiva è data dalla somma limite, determinata sulla base dei criteri previsti dalla legge, che l'armatore è tenuto a depositare; la massa passiva è determinata dai crediti soggetti a limitazione, che i singoli creditori dichiarano in sede giurisdizionale e la cui valutazione di ammissibilità viene effettuata ad opera del giudice designato alla trattazione del procedimento; la soddisfazione dei creditori avviene, come si diceva, nel rispetto della causa di prelazione e nei limiti della massa attiva.

2) L'Italia non ha ratificato la Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi (LLMC) ⁽³²⁾, ma il suo contenuto è stato in parte trasposto, attraverso un'opera di ingegneria legislativa alquanto macchinosa, nel summenzionato d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111, relativo peraltro, a ben vedere, alla materia assicurativa.

Innanzitutto, tale decreto si riferisce agli armatori di navi di stazza lorda superiori alle 300 tonnellate e presenta la seguente struttura: la limitazione concerne tutti i crediti che derivano da uno stesso evento; l'entità è valutata in base alla stazza lorda della nave; vi è un raddoppio in caso di morti e lesioni. I crediti limitati sono enumerati all'art. 4 del d.lgs. n. 111/2012 ⁽³³⁾ ed attengono, in generale, a fatti di

⁽³²⁾ Nonostante la l. 23 dicembre 2009 n. 201, l'Italia non ha provveduto a depositare presso l'International Maritime Organization (IMO) l'adesione.

⁽³³⁾ In breve: a) crediti relativi a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni, ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e canali navigabili ed agli ausili alla navigazione, che si verifichino a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio ed i conseguenti danni che ne derivino; b) crediti relativi a danni derivanti da ritardi nel trasporto marittimo di carico, passeggeri o del loro bagaglio; c) crediti relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verifichino

natura extracontrattuale direttamente collegati all'esercizio della nave; rapporti contrattuali di trasporto; rapporti contrattuali connessi al recupero della nave.

Agli articoli 7 e 8 sono indicati i limiti. Per la responsabilità relativa a morte o lesioni personali: 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 800 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 600 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate. Per la responsabilità in relazione ad ogni altro credito: 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) una nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 300 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, e 200 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate ⁽³⁴⁾. Per quanto concerne i singoli

in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio; d) crediti relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave; e) crediti relativi alla rimozione, distruzione o volti a rendere inoffensivo il carico di una nave; f) crediti fatti valere da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre le conseguenze dannose degli eventi di cui alle lettere da a) ad e) e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti.

⁽³⁴⁾ Qualora l'ammontare calcolato in conformità al comma 1, lettera a), sia insufficiente a saldare interamente i crediti ivi previsti, l'ammontare calcolato in conformità al comma 1, lettera b), sarà disponibile per il pagamento della rimanenza non saldata delle rivendicazioni di cui al comma 1, lettera a), e tale rimanenza non saldata concorrerà ai crediti di cui al comma 1, lettera b).

passaggeri, con riferimento ai crediti derivanti da un singolo evento e sorti in relazione a morte e lesioni personali, il limite della responsabilità del proprietario della nave è pari ad un ammontare di 175.000 diritti speciali di prelievo moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al certificato della nave.

Una delle differenze più rilevanti tra la disciplina codicistica e la convenzione di Londra (artificiosamente riprodotta dal d.lgs. 111/2012) è costituita dai criteri adottati per il calcolo della somma-limite. Mentre il codice della navigazione, come già detto, applica il criterio della limitazione a viaggio, l'LLMC utilizza il criterio della limitazione per avvenimento e il calcolo della soglia limite non si basa sul «valore» della nave ma è collegato al suo volume come tipicamente accade nel sistema anglosassone.

7. *Segue: una rilettura della limitazione del debito armatoriale* – Parte della dottrina ritiene che ambedue le fattispecie integrino un caso di limitazione della responsabilità, sulla base delle seguenti argomentazioni: la prima è che la limitazione riguarda non singoli debiti, ma il complesso dei debiti relativi a un medesimo viaggio (nel caso della normativa italiana) o riferiti ad un medesimo evento (in quella internazionale uniforme); la seconda è che per fruire del beneficio l'armatore, nell'ambito di una procedura giurisdizionale da lui attivata, deve depositare la cosiddetta somma-limite (o, in alternativa, nel sistema internazionale uniforme, rilasciare una cauzione di pari ammontare), la quale risulta destinata al soddisfacimento unicamente dei crediti sottoposti a limitazione ⁽³⁵⁾.

⁽³⁵⁾ A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, cit. A favore della limitazione della responsabilità si segnalano, inoltre: SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1962, 1388; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, 4. Per la tesi della limitazione del

Altri sostengono invece che, mentre il sistema di limitazione previsto dal codice della navigazione integri una limitazione di responsabilità, sulla base del fatto che con l'inizio della procedura di limitazione si separa la massa patrimoniale corrispondente alla somma limite, su cui solo possono soddisfarsi i creditori, e non si verifichi una riduzione proporzionale dei crediti – come dovrebbe essere nel caso di limitazione del debito – bensì operano normalmente le cause di prelazione, quello previsto dal d.lgs. 111/2012 e dalla normativa internazionale uniforme integri una limitazione del debito, dal momento che i creditori possono soddisfarsi sull'intero patrimonio del debitore in concorso con tutti gli altri ⁽³⁶⁾.

In questa sede si proverà a ricondurre entrambe le discipline all'istituto della limitazione del debito, nella cornice di una lettura che intende separare, da un lato, il concetto di limitazione della responsabilità inteso come organizzazione da parte dei privati del proprio patrimonio con relativa pubblicità, dall'altro l'intero sistema del diritto dei trasporti, fondato sul combinato disposto di responsabilità gravosa per gli operatori e, come contro-altare, limitazione dei debiti che dovessero sorgere durante l'attività imprenditoriale (fatta salva la meritevolezza del beneficio). Nel caso di specie, le ragioni per cui non si sposa l'interpretazione

debito si segnalano, invece, S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, Milano, 1945, 59; GARBAGNATI, *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc. civ.* 1946, I, 24; F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 159; MONTALBETTI, *La limitazione della responsabilità o piuttosto la limitazione dell'importo delle prestazioni indennitarie dell'armatore*, in *Assicuraz.* 1968, I, 230; G. RIGHETTI, *Codice della navigazione annotato con giurisprudenza e richiami di dottrina*, Milano 1986, 316. Per l'inquadramento del sistema seguito nel nostro codice tra quelli di limitazione del debito, si richiama inoltre M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, Padova, 1963.

⁽³⁶⁾ L. TULLIO, *Breviario di diritto della navigazione*, Milano 2019, 108. Si rimanda anche a A. LEFEBVRE D'OVIDIO-A. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, XV ed.

che vuole identificare la limitazione armatoriale come una limitazione della responsabilità sono le seguenti:

- i. Un primo argomento è quello del criterio letterale. L'articolo 275 c. nav. è infatti rubricato «Limitazione del debito dell'armatore»; allo stesso modo, il Titolo IV del codice della navigazione recita «Dell'attuazione della limitazione del debito dell'armatore». Un tanto pare coerente con altre locuzioni utilizzate nel complessivo sistema di limitazione del debito caratterizzante il diritto dei trasporti. Ad esempio, all'art. 423 c. nav., in tema di trasporto marittimo, si parla di «Limiti del risarcimento», così come all'art. 952 c. nav., in ambito aeronautico, il secondo comma recita che «Il risarcimento dovuto dal vettore è limitato in conformità della disciplina che la normativa internazionale in vigore nella Repubblica adotta nel regolare la responsabilità per ritardo». Allo stesso modo è regolata la responsabilità dell'esercente, che a differenza di quella armatoriale non viene considerata nel suo insieme, bensì in specifiche ramificazioni (danni a terzi sulla superficie; danni da urto; danni da trasporto): l'art. 969 c. nav. è rubricato «Limitazione del debito nei rapporti fra gli esercenti»; l'art. 971 c. nav. «Limiti del risarcimento complessivo»; ancora, l'art. 972 c. nav. «Limitazione del risarcimento per danni da urto»; emblematico poi, nella parte processuale, il Titolo II «Dell'attuazione della limitazione del debito dell'esercente», che propone una procedura, a ben vedere, piuttosto analoga a quella della limitazione del debito dell'armatore. Appare dunque indicativo, sotto il profilo del *nomen iuris*, un costante riferimento alla limitazione del debito/risarcimento, che caratterizza nel suo complesso il diritto dei trasporti⁽³⁷⁾.
- ii. Dopodiché, nel caso di specie, sia per quanto concerne la normativa internazionale che quella nazionale, tale limi-

⁽³⁷⁾ Il sistema rimane, in ogni caso, inficiato da alcune incoerenze. Ad esempio, l'art. 7 del d.lgs. 111/2012 utilizza la locuzione «limiti della responsabilità», probabilmente in senso a-tecnico.

tazione rappresenta una eventualità; non opera *ex lege*, sicché i crediti non nascono limitati per quanto concerne la garanzia, bensì è rimessa ad apposita istanza da parte del debitore. Senza questa istanza (e soprattutto senza il deposito della somma-limite, come si vedrà), non vi sarà alcuna limitazione. Questa peculiarità allontana notevolmente la fattispecie dalle ipotesi classiche di limitazione della responsabilità, ove i crediti nascono già limitati nella garanzia (ossia, possono essere soddisfatti solo verso un determinato segmento patrimoniale, essendovi stata, con apposita pubblicità, una separazione/destinazione/segregazione). In sostanza, i creditori dell'armatore, nel momento in cui fanno credito, hanno a garanzia l'intero patrimonio dello stesso, non solo il valore della nave, e la eventuale limitazione opera se e solo se l'armatore attiverà, in una successiva fase patologica, la specifica procedura con deposito della somma-limite.

- iii. Ancora, la stessa presenza di un apposito procedimento, che ricorda in parte le procedure concorsuali, rende la fattispecie radicalmente diversa dagli istituti classici della limitazione della responsabilità, che operano, invece, su un piano stragiudiziale, di organizzazione e gestione patrimoniale. In altri termini: la limitazione dell'armatore si muove su un piano patologico-processuale, come quello del fallimento ⁽³⁸⁾, mentre le limitazioni della re-

⁽³⁸⁾ Sul rapporto con il fallimento, si richiama la già menzionata Cass. civ. 30 novembre 2007 n. 25020. In tale decisione, la Suprema Corte si sofferma sulla sussunzione della procedura di limitazione nel fallimento: «In virtù dell'art. 641 c. nav., che disciplina la seconda ipotesi, se il fallimento dell'armatore viene dichiarato prima dei momenti indicati nell'art. 639 c. nav., di cui sopra, o quando ricorra uno dei casi, previsti dall'art. 640 c. nav., di decadenza dell'armatore dal beneficio della limitazione, il giudice, designato nella sentenza di apertura della procedura di limitazione, rimette le parti al collegio. Il collegio, accertato che il fallimento è stato dichiarato prima che si sia verificata una delle eventualità, di cui all'art. 639 c. nav., oppure che l'amministratore

sponsabilità – dal fondo patrimoniale ai patrimoni destinati, sino al *trust* riconosciuto – si inseriscono in una dimensione fisiologica e stragiudiziale – prodromica ad eventuali inadempimenti, ragione per cui i crediti, se e quando sorgono, nascono già circoscritti al patrimonio limitato.

- iv. In questo senso, il valore indicato dall'art. 275 c. nav. – e a maggiore ragione quelli di cui alla normativa internazionale riferiti al tonnellaggio – altro non sono che un parametro base per identificare la soglia-limite, sì da

è incorso in una delle ipotesi di decadenza di cui all'art. 640 c. nav., dichiara estinto, con sentenza, il procedimento di limitazione ed ordina la restituzione della somma-limite, depositata in cancelleria. Con la dichiarazione di estinzione della procedura di limitazione del debito dell'armatore e l'ordine di restituzione della somma, che era destinata al soddisfacimento dei creditori soggetti alla limitazione, si verificano una serie di conseguenze. Nei confronti dell'unico imprenditore cessa lo svolgimento di due differenti ed autonome procedure concorsuali, ma ne prosegue una sola: quella fallimentare; viene meno la separazione dei beni destinati al soddisfacimento dei creditori soggetti alla procedura di limitazione e di quelli destinati al soddisfacimento dei creditori del fallimento ed i primi vengono ad incrementare le attività del fallimento, dovendo la somma-limite essere consegnata al curatore del fallimento, l'unico legittimato a riceverla; non sono più ammissibili due diverse e separate categorie di creditori: quelli della procedura di limitazione del debito dell'armatore e quelli del fallimento; le due categorie si unificano e resta una sola categoria di creditori: quella dei creditori del fallimento, per cui anche i creditori in precedenza soggetti alla limitazione del debito dell'armatore, estinta tale procedura, diventano, dal momento della estinzione, creditori dell'unica procedura ormai esistente: quella fallimentare, ed acquistano il diritto di insinuare il loro credito al passivo di detta procedura; se, poi, il giudice delegato ha già formato e dichiarato esecutivo lo stato passivo, l'unica possibilità, che resta loro, è di far valere il loro credito, chiedendone l'ammissione al passivo, ai sensi dell'art. 101 L. Fall., mediante la dichiarazione tardiva di credito». Questo, a riprova di come non vi sia una vera e propria limitazione di responsabilità, bensì solo una proceduralizzazione eventuale che, peraltro, in caso di fallimento ne rimane assorbita (a differenza di quanto accade, ad esempio, per i patrimoni destinati a specifico affare, ove si formano due distinte masse in caso di fallimento della società).

quantificare nel concreto il limite al risarcimento ⁽³⁹⁾. Ad esempio, se il valore di cui all'art. 275 c. nav. è pari a 100, questo sarà il limite del debito ⁽⁴⁰⁾, nel senso che l'armatore potrà attivare la procedura e depositare la somma-limite (proveniente da qualsivoglia risorsa dell'armatore) per non dovere risarcire cifre superiori al valore di cui sopra. La nave non rappresenta un patrimonio separato, ma il parametro con cui valutare una adeguata soglia-limite – coerente con il rischio economico della spedizione. Non a caso, la giurisprudenza ⁽⁴¹⁾ ha negato valore ostativo alla perdita della nave per l'attivazione della procedura ⁽⁴²⁾, dal momento che quanto rileva è il valore (se la nave rappresentasse invece il patrimonio separato, una volta persa si tratterebbe di un patrimonio insolvente).

v. Non si può poi trascurare l'elemento centrale della som-

⁽³⁹⁾ In giurisprudenza, si segnala App. Venezia 10 agosto 1978, secondo cui: «Invero, l'istituto della limitazione del debito armatoriale incide sicuramente ed in via immediata sulla obbligazione in quanto esso per prima cosa limita l'oggetto della prestazione dovuta, ma non incide, almeno direttamente, sulla responsabilità, nulla rilevando che l'acquisizione del beneficio sia connessa ad una manifestazione di volontà del debitore e condizionata da una predeterminata garanzia patrimoniale (deposito della somma limite)».

⁽⁴⁰⁾ L'aspetto controverso, di cui si deve dare atto, risiede nel fatto che di regola la limitazione del debito si riferisce a singoli debiti, mentre in questo caso trattasi di una limitazione complessiva, che va dunque a rappresentare l'esposizione massima dell'armatore.

⁽⁴¹⁾ App. Palermo, 15 gennaio 2013.

⁽⁴²⁾ È infatti possibile determinare, sostengono i giudici, il valore effettivo attraverso un accertamento tecnico *ex art.* 628 c. nav., potendosi tener conto di dati certi, acquisiti o da acquisire, in ordine allo stato ed alle caratteristiche della nave prima del naufragio. Non appare poi nemmeno decisivo il fatto che non sia più esercitabile la facoltà concessa dalla legge all'armatore di sostituire il deposito della somma limite, previsto dall'art. 629 c. nav., con la richiesta di vendita della nave. Cfr. I. MINUTELLA, *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2013, 323 ss.

ma-limite: la procedura di limitazione è attivabile con il deposito della stessa (o con idonea garanzia nel sistema internazionale). Se l'armatore non deposita la somma nei termini previsti, rimarrà responsabile senza limiti per quanto concerne il risarcimento. In questo senso, la limitazione appare come un beneficio accordato all'armatore nel caso in cui attivi la procedura depositando già la somma limite e, dunque, rendendo la stessa disponibile ai creditori. È difficile considerare questo adempimento in sede processuale una limitazione della responsabilità, altrimenti ogni deposito di somme integrerebbe tale fattispecie, a partire dal deposito della somma dell'obbligato ai fini dell'estromissione (art. 109 c.p.c.). Il profilo pregnante è che con il deposito della somma l'armatore è già adempiente rispetto ai limiti accordati (come beneficio correlato proprio all'attivazione della procedura e al deposito della somma stessa), sicché diventa inutile parlare di patrimonio separato: trattasi di adempimento procedurale, che trova la sua ragione d'essere solo e solamente nella procedura di limitazione prevista dalla legge.

- vi. Un altro aspetto fondamentale è l'assenza di pubblicità. Come si è visto, il regime di pubblicità rappresenta un profilo centrale degli istituti della limitazione della responsabilità, a tutela dei creditori. Ad esempio, i creditori anteriori all'iscrizione della delibera che costituisce un patrimonio destinato ad uno specifico affare possono proporre opposizione nel termine dei 60 giorni, mentre i creditori relativi all'affare medesimo conoscono la limitazione di responsabilità che lo contraddistingue; allo stesso tempo, i creditori sono messi a conoscenza dei vincoli del fondo patrimoniale, così come dei vincoli di destinazione *ex art. 2645-ter c.c.*, oppure dell'operazione di cartolarizzazione (pubblicata in Gazzetta Ufficiale). Nella limitazione armatoriale tale sistema non è presente. I creditori si rapportano con l'armatore senza avere previa conoscenza di eventuali limitazioni; se e solo se

poi l'armatore attiverà la procedura – in una fase quindi patologica, ancorché prevista dalla legge e dunque conoscibile dai creditori come eventualità – il suo debito sarà limitato alla soglia parametrata al valore della nave.

vii. Infine, come ultima argomentazione, è necessario ribadire che l'intero sistema del diritto dei trasporti è caratterizzato dalla limitazione del debito, beneficio accordato agli operatori (con il vincolo della meritevolezza) al fine di favorire i traffici commerciali e attutire gli aspetti più gravosi di una responsabilità soggettiva per colpa presunta sovente ricondotta a oggettiva. In questo senso, al netto delle loro sfumature, insistono tutte le limitazioni del debito vettoriale in caso di sinistri. Allo stesso modo, sempre di limitazioni del debito si può parlare nel caso dell'esercente – peraltro, con procedure di limitazione analoghe a quelle previste per l'armatore (somma-limite, formazione delle masse, concorso dei creditori). Dal momento che per l'esercente non si è mai parlato in dottrina di limitazione della responsabilità, si vuole qui, per questa e le altre ragioni affrontate, escludere anche l'armatore da tale istituto, non essendo senz'altro sufficiente la sola argomentazione per cui i crediti dei danneggiati possano essere soddisfatti nella loro interezza secondo il principio della *par condicio creditorum* ⁽⁴³⁾.

⁽⁴³⁾ Sul punto, si richiama la già citata sentenza App. Venezia 10 agosto 1978: «Né rileva alcunché che, occasionalmente, tutti i crediti possano essere soddisfatti nella loro interezza, essendo determinante invece la predeterminazione, da parte del legislatore, della somma destinata al soddisfacimento dei crediti, quale che sia il loro ammontare. Del resto, per escludere la rilevanza della suddetta obiezione, va ancora osservato che anche in casi come quello del limite del risarcimento complessivo dovuto dall'esercente dell'aeromobile per danni a terzi sulla superficie (art. 967 c. nav.), i crediti dei danneggiati possono trovare piena soddisfazione senza che la dottrina abbia mai dubitato dell'esistenza di una ipotesi di limitazione del debito». Tale circostanza è più che altro dovuta alla peculiare impostazione della responsabilità dell'armatore (e in parte dell'esercente): ossia la previsione dell'apposita procedura

8. *Conclusioni* – L'obiettivo di questo saggio è quello di proporre un nuovo schema concettuale in relazione agli istituti della limitazione del debito e della responsabilità, in modo da potere anche offrire una lettura coerente della controversa figura della responsabilità dell'armatore.

A livello teorico, la distinzione si basa sulle differenti *ratio*:

- 1) La limitazione della responsabilità si inserisce in operazioni svolte dai privati per gestire il proprio patrimonio e articolare meglio il rischio dello stesso, in una fase stragiudiziale/di diritto sostanziale (in deroga all'art. 2740 c.c.), e dunque fisiologica. Tra gli elementi essenziali vi è senz'altro la pubblicità per i creditori, che dispongono, inoltre, di mezzi per evitare atti dispositivi fraudolenti in diminuzione della garanzia (es: art. 2901 c.c. o 2929 bis c.c.).
- 2) La limitazione del debito si inserisce, invece, nell'ambito dell'attività di impresa o professionale (del vettore o dell'armatore o ancora, al di fuori della dimensione del diritto dei trasporti in senso stretto, dell'albergatore), come beneficio accordato agli operatori per favorire i traffici (e ridurre i premi assicurativi), fungendo da contro-altare alla responsabilità, sovente gravosa, connessa alla propria attività. In questo senso, rileva soprattutto la meritevolezza: per ottenere tale beneficio, il debitore non deve essere incorso in dolo o colpa grave ⁽⁴⁴⁾ a seconda del caso. È evidente il nesso con «l'attività», rispetto in-

concorsuale e il parametro del viaggio o dell'evento unico, invece che singoli sinistri (e relativi crediti) cui applicare la limitazione. Infine, si aggiunge, anche nel caso della limitazione del debito dell'esercente opera l'istituto della somma-limite, senza però che tale circostanza abbia mai suggerito di ricondurre l'ipotesi ad una limitazione della responsabilità.

⁽⁴⁴⁾ Si vedano, tra gli altri: art. 1696, co. 4 c.c.; art. 29 CMR; art. 36 Regole CIM 1999; Corte Costituzionale 26 maggio 2005 n. 199 per il trasporto marittimo; art. 1785-*bis* c.c.

vece alla *ratio* di gestione/organizzazione patrimoniale sottesa agli istituti classici di limitazione della responsabilità (dai patrimoni destinati al fondo patrimoniale passando per il *trust*), ove l'interesse è soprattutto quello di tutelare i creditori da atti dispositivi fraudolenti.

Nel caso dell'armatore, si è visto che la peculiare procedura della limitazione non è sufficiente a ricondurre la fattispecie all'istituto della limitazione della responsabilità (tuttalpiù la avvicina ai principi concorsuali del fallimento). Peraltro, una procedura analoga è prevista anche per l'esercente di aeromobile, senza che siano mai stati sollevati dubbi circa la presenza, in questo caso, di una pacifica limitazione del debito. Dopodiché, l'argomento letterale ha il suo peso. Infine, assieme alle diverse ragioni sopra esposte, non meno importante è l'esigenza di disegnare, a livello teorico, un sistema coerente: il diritto dei trasporti è intrinsecamente caratterizzato dalla limitazione del debito – dal trasporto stradale a quello ferroviario, dal marittimo all'aeronautico, passando per la responsabilità dell'esercente – sicché sarebbe bene leggere la figura della responsabilità dell'armatore in quest'ottica, senza renderla un'eccezione alla regola. È vero che trattasi di fattispecie *sui generis* – che si muove tra principi concorsuali e principi di limitazione del debito – ma ciò non osta ad una generale lettura che escluda il concetto di limitazione della responsabilità – che secondo la prospettiva che qui si sposa concerne una dimensione giuridico-economica diversa e, segnatamente, quella degli atti dispositivi del patrimonio in una logica organizzativa e di articolazione del rischio – alla stregua di quanto già accade con la figura dell'esercente. Non vi è dubbio che sarebbe senz'altro auspicabile rendere ancora più omogenee le figure di limitazione del debito caratterizzanti il diritto dei trasporti, senza distinzioni tra viaggio, evento o singolo sinistro, nonché senza la contaminazione con le procedure concorsuali nei casi dell'armatore o dell'esercente. Ma in ogni caso, senza troppo pretendere – considerando anche lessico e logiche della normativa internazionale – è possibi-

le proporre una semplice soluzione del dibattito attorno alla limitazione della responsabilità e del debito. Con, alla luce di quanto si è detto, l'intero sistema del diritto dei trasporti, compresa la responsabilità armatoriale, ricondotto nel concetto di limitazione del debito, storico contro-altare rispetto alla responsabilità gravosa posta in carico agli operatori per la loro attività, quantomeno nella duplice accezione che vede, da un lato, una limitazione dei singoli debiti (responsabilità del vettore), dall'altro, una limitazione globale del debito (responsabilità dell'armatore).

INTERVENTI

CIRCOLAZIONE STRADALE E NUOVE FORME DI
RESPONSABILITÀ CIVILE DELLE AUTOMOBILI A
GUIDA AUTONOMA

BEATRICE BALDONI

The development of autonomous car technology and its impact on the resulting civil liability regime: will it be sufficient to modify and adapt the existing regulatory framework or will it be necessary to determine a new one that takes account of the many changes introduced? A similar problem arises in the relevant insurance system, currently hinged on the strict system established by art. 2054 of the civil code, but destined for important reforms because of the technological variables that will be introduced in the road traffic system. With the spread of the CAV (connected and autonomous vehicles), in fact, the whole model of attribution of civil liability and insurance coverage needs to be redesigned, throughout the entire european legal system, providing for an increase in coverage for faulty product damage and a remodulation of the risks related to the operation of the vehicle, given the inevitable increase in cyber risks, the emergence of liability from algorithm and new spatial risks relating to satellite management that will allow the practical operation of autonomous cars.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Attuale sistema r.c. auto e prospettive evolutive nel campo *automotive*. – 3. La responsabilità per danni da prodotti difettosi. – 4. Regime assicurativo: brevi cenni sulle ipotesi di modifica. – 5. Considerazioni conclusive.

1. *Premessa* – Il diritto dei trasporti è ormai completamente permeato dall'incessante sviluppo tecnologico verso

l'automatizzazione che ne caratterizza ogni ramo, non soltanto stradale, il quale, se da un lato comporta innumerevoli vantaggi, analizzati nel prosieguo, dall'altro prospetta problemi ed ostacoli di natura sociale, etica e giuridica sui quali, già da tempo, la comunità scientifica internazionale, le istituzioni pubbliche e l'industria automobilistica mondiale si interrogano, poiché in grado di rendere inadatti alcuni dei tradizionali baluardi normativi ⁽¹⁾.

La definizione di veicolo, fornita dall'art. 46 del codice della strada (d'ora in avanti CdS) come «*tutte le macchine di qualsiasi specie che circolano sulle strade guidate dall'uomo*» risulta, in un futuro sempre più prossimo, inidonea, o addirittura errata, in relazione agli obiettivi che la tecnologia robotica, di concerto con i principali governi di Stato, sta sperimentando sul campo ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sul tema, cfr. L. BUTTI, *Auto a guida autonoma: sviluppo tecnologico, aspetti legali ed etici, impatto ambientale*, in *Riv. giur. ambiente* 2016, 425; S. CRISCI, *Intelligenza artificiale ed etica dell'algoritmo*, in *Foro amm.* 2018, 1787; si veda anche il report finale *Scenarios and conditions for the implementation of CAD and proactive mapping of policy measures*, Commissione Europea, Direzione generale delle Reti di comunicazione, dei contenuti e delle tecnologie, Bruxelles, 2018; S. SCAGLIARINI (a cura di), *Smart roads e driverless cars: tra diritto, tecnologie etica pubblica*, Torino, 2019; M. FERRAZZANO, *Dai veicoli a guida umana alle autonomous car. Aspetti tecnici e giuridici, questioni etiche e prospettive per l'informatica forense*, Torino, 2019; A. ALBANESE, *La responsabilità civile per i danni da circolazione di veicoli ad elevata automazione*, in *Europa e diritto privato*, 4, 2019, 995; *La decisione nel prisma dell'intelligenza artificiale* (a cura di E. Calzolaio), Milano, 2020; G. CALABRESI-E. AL MUREDEN, *Driverless cars. Intelligenza artificiale e futuro della mobilità*, Bologna, 2021; M. TAMPERI, *L'intelligenza artificiale e le sue evoluzioni. Prospettive civilistiche*, Milano, 2022; A. ALBANESE, *Mobilità del futuro e funzione preventiva della responsabilità civile*, 2, 2023, 439.

⁽²⁾ Si rinvia a I. FERRARI, *La guida autonoma tra regole internazionali e normative interne*, nella presente *Rivista*, 2, 475, per una puntuale disamina dello stato dell'arte nella legislazione nazionale ed internazionale. Per un'analisi di tipo socio-economico della guida autonoma si veda G. MARLETTO, *Who will drive the transition to self-driving? A socio-technical analysis of the future impact of automated*

Con l'espressione «automobile a guida autonoma», concernente una delle maggiori sfide che il mondo *automotive* sta affrontando, si intende un veicolo in grado di soddisfare le principali capacità di trasporto di una macchina tradizionale in grado di rilevare l'ambiente e la navigazione senza intervento umano: l'Intelligenza Artificiale ⁽³⁾ applicata al settore, i continui miglioramenti nella tecnologia dei sensori, come le fotocamere e i *radar*, ed una costante interoperabilità con le *smart road* ⁽⁴⁾, consentiranno agli autoveicoli di guidare sé stessi in modo autonomo.

vehicles, in *Technological Forecasting and Social change*, 2018, 139. Sulla definizione di veicolo, cfr. S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli*. Art. 2054, in *Il Codice Civile. Comm.* 2022, 17.

⁽³⁾ La definizione di «sistema di Intelligenza Artificiale (IA)» è fornita dalla Risoluzione del Parlamento Europeo del 20 gennaio 2021 (2021/C 456/04), con cui si chiede alla Commissione europea di adottare, a fini armonizzativi per un quadro giuridico europeo comune, la seguente definizione: «*un sistema basato su software o integrato in dispositivi hardware che mostra un comportamento che simula l'intelligenza, tra l'altro raccogliendo e trattando dati, analizzando e interpretando il proprio ambiente e intraprendendo azioni, con un certo grado di autonomia, per raggiungere obiettivi specifici*». La stessa Risoluzione chiarisce anche il concetto di «autonomo» come quel «*sistema basato sull'intelligenza artificiale che opera interpretando determinati dati forniti e utilizzando una serie di istruzioni predeterminate, senza essere limitato a tali istruzioni, nonostante il comportamento del sistema sia legato e volto al conseguimento dell'obiettivo impartito e ad altre scelte operate dallo sviluppatore in sede di progettazione*». Per ulteriori approfondimenti circa la nozione di intelligenza artificiale si veda C. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità civile ed intelligenza artificiale: quali soluzioni per quali problemi?*, in *Resp. civ. prev.* IV, 2023, 1073.

⁽⁴⁾ «*Infrastrutture stradali per le quali sarà compiuto un processo di trasformazione digitale orientati ad introdurre piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada, nel quadro della creazione di un ecosistema tecnologico favorevole all'interoperabilità*», secondo la definizione contenuta nel Decreto del MIT *Smart Road* del 28 febbraio 2018.

In Italia, primo pertinente intervento legislativo al fine di avviare la trasformazione digitale delle strade e sostenere la sperimentazione di guida connessa e automatica su di esse, è stato l'art. 1, comma 72, l. 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018), a cui ha fatto seguito, il 28 febbraio 2018, il decreto del MIT recante «*Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica*»⁽⁵⁾, promotore del processo di trasformazione delle strade sopra detto, al fine di dotare queste ultime di sistemi intelligenti per farle «dialogare» con le vetture tramite uno scambio di informazioni e dati⁽⁶⁾, promuovendo lo sviluppo, la sperimentazione e la validazione di soluzioni applicative secondo le specifiche funzionali e mirando a facilitare un'equa possibilità di accesso per il mondo produttivo ed economico alla sperimentazione⁽⁷⁾.

Risulta opportuno evitare incertezze di natura terminologica dal momento che, benché «autonomia» e «automazione» siano spesso utilizzati come sinonimi, sono in realtà concetti distinti che identificano sistemi di guida basati su tecnologie diverse, le quali impongono a loro volta il rispetto di determinati requisiti tecnici, ma che possono, ad ogni modo, essere installati cumulativamente sullo stesso veicolo⁽⁸⁾.

⁽⁵⁾ Cfr. C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, in *Dir. trasp.* 2018, 340; D. CERINI, *Dal decreto smart road in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, in *Danno e resp.* 4, 2018, 401; L. BUTTI-F. RIGO-L. TRONCONI, *Decreto «smart road» quali profili di sicurezza?*, in *Ambiente e sicurezza web*, 6, 2018, 34.

⁽⁶⁾ Con decreto dirigenziale 4 maggio 2018 sono state elencate le strade classificabili quali *smart road*, contraddistinte da un logo specifico.

⁽⁷⁾ Cfr. M. FERRAZZANO, *Dai veicoli a guida umana alle autonomous car. Aspetti tecnici e giuridici, questioni etiche e prospettive per l'informatica forense*, cit., 105.

⁽⁸⁾ È sempre più calzante il progressivo spostamento del peso

La classificazione dei differenti livelli di automazione della guida, elaborata nel 2014 dalla SAE, *Society of automotive engineers* ⁽⁹⁾, in un documento intitolato *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, ed accettata sia in ambito europeo ⁽¹⁰⁾ che internazionale, identifica sei sistemi di guida fondati su tecnologie diverse ⁽¹¹⁾.

La suddivisione muove dal livello 0 «nessuna autonomia», nel quale l'autista guida senza alcun aiuto da parte del sistema di guida assistita, seguito dai livelli 1 e 2 dotati entrambi di sistemi per la guida assistita e dunque da una basilare integrazione di guida con il pilota (es. *l>alert system* che coadiuva il conducente alla guida o il sistema di parcheggio assistito); il livello 3 è il primo livello di vera e

economico e contrattuale dalle case automobilistiche alle imprese di programmazione di *software*: si stima, infatti, che oltre il 40% del valore finale di un veicolo a guida completamente autonoma sarà dato dalle sue componenti elettroniche e per questa ragione colossi digitali come Google e Apple, si stanno fortemente imponendo nel mercato automobilistico. Google ha iniziato, già nel 2009, la sperimentazione con la *Pod Car*, un'auto senza guidatore impiegata come piattaforma per lo sviluppo della tecnologia, mentre nel 2016 ha creato la società Google *Waymo*, destinata esclusivamente alle *self driving cars* che dal 2019 gestisce un sistema di *robotaxi* con guida completamente automatizzata, senza alcuna necessità di intervento da parte dei passeggeri, in tutta l'area della città di Phoenix, Stati Uniti; nel 2020 lo stesso sistema ha iniziato ad essere testato anche a San Francisco.

⁽⁹⁾ Un ente di normazione nel campo dell'industria aerospaziale, automobilistica e veicolistica, con sede centrale a Troy, Michigan (Usa).

⁽¹⁰⁾ Tale sistema di classificazione è stato, infatti, adottato anche dal Parlamento Europeo, Direzione generale delle politiche interne, Dipartimento tematico B: politiche strutturali e di coesione, Trasporto e turismo, nello studio per la Commissione trasporti intitolata *Veicoli autonomi: il futuro dei trasporti su strada?* del marzo 2016, 3.

⁽¹¹⁾ Per un approfondimento circa i 6 livelli richiamati, cfr. E. AL MUREDEN, *Guida automatizzata e responsabilità civile tra attualità e nuove prospettive*, in *Frontiere di tutela dei diritti fondamentali (a settanta anni dalla costituzione italiana)* (a cura di M.A. Lupoi), Bologna, 2019, 104.

propria automazione in cui l'auto è autonoma ma richiede l'intervento del conducente in situazioni problematiche o nei casi in cui la guida autonoma non sia permessa o risulti essere troppo pericolosa.

Con il raggiungimento del livello 4 l'auto è in grado di guidare in completa autonomia ma il guidatore ha la facoltà di riprendere il totale controllo dell'auto su richiesta: è da questo livello che si inizia a parlare di guida autonoma a tutti gli effetti in quanto il veicolo è in grado di spostarsi senza intervento umano nella maggior parte delle situazioni, per poi arrivare all'ultimo livello, il 5 (automazione completa), di piena espressione della guida autonoma, nell'ambito del quale l'auto gestisce tutti gli aspetti tipici della guida, dall'individuazione del percorso da seguire al prendere decisioni circa l'accelerare o il rallentare in base alle condizioni di traffico e alle situazioni di emergenza ⁽¹²⁾.

Lo stato dell'arte nella tecnologia promette, già entro il 2030, di immettere in circolazione auto dotate di *software* rispondenti a livelli di automazione completa; attualmente in Europa non esistono vetture in circolo con una guida autonoma superiore al livello 3, ma la continua implementazione delle tecnologie di riferimento garantisce importanti sviluppi entro pochi anni, e lo stesso Parlamento Europeo ha caldeggiato l'ingresso sul mercato di questa tipologia di auto, al fine, come primo tra i numerosi vantaggi, di ridurre il numero di

⁽¹²⁾ Cfr. C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, cit., 331. Si veda anche lo studio del Parlamento Europeo *A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles – European added value assessment*, T. EVANS, Bruxelles, 2018, 7, nel quale si afferma, a supporto dell'impellenza di immissione di tali sistemi di guida su strada «*this change is deemed by experts to be akin to the shift from horse to automobile as a means of transportation or the introduction of railways*» («*tale cambiamento è ritenuto dagli esperti analogo al passaggio dal cavallo all'automobile come mezzo di trasporto oppure all'introduzione delle autostrade*»).

persone che ogni anno perdono la vita in incidenti stradali ⁽¹³⁾.

Oltre ai benefici che coinvolgeranno l'ambito del risparmio energetico e della riduzione delle emissioni, grazie alle proprietà del *software* in grado di ottimizzare le prestazioni di guida ed il consumo di carburante, e la naturale evoluzione dell'industria automobilistica, è soprattutto ai vantaggi in materia di sicurezza stradale che si guarda poiché, dato confermato dalle stesse industrie di settore, l'introduzione di veicoli a guida autonoma comporterà una drastica diminuzione del numero di incidenti stradali, andando ad eliminare l'incidenza di quei fattori, che allo stato attuale, sono propri dell'essere umano (eccesso di velocità, abuso di alcol o sostanze stupefacenti, distrazione, colpi di sonno, ecc.).

I lunghi tempi di attuazione per una totale automazione, si stimano almeno altri 15 anni, sono dovuti principalmente ad un mancato coordinamento con le infrastrutture stradali, le quali dovranno prima essere convertite in *smart road*, mediante un processo di trasformazione digitale orientato ad introdurre piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, di elaborazione dati e informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada, al fine di creare un sistema tecnologico che favorisca l'interoperabilità tra le stesse infrastrutture ed i veicoli di nuova generazione tramite il sistema IoT ⁽¹⁴⁾ per il quale, grazie all'estensione di *internet* al mondo dei luoghi concreti e degli oggetti, questi ultimi potranno «riconoscersi» e scambiarsi informazioni, assu-

⁽¹³⁾ Secondo la maggior parte degli studi in materia tra il 70% ed il 90% dei sinistri sono provocati da errori umani; cfr. G. BENELLI, *Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma*, in *Dir. trasp.* 2019, 352.

⁽¹⁴⁾ *L'internet of Things*, di cui le auto a guida autonoma sono espressione, consistente nella fusione dell'informatica con le realtà meccaniche ed elettromeccaniche a cui siamo stati abituati sino ad oggi.

mendo un ruolo attivo tramite la connessione alla rete ⁽¹⁵⁾.

Oltre al grande vantaggio legato alla sicurezza stradale di cui si è già detto, merita menzionare la grande opportunità, che sarà conseguita quando le auto saranno completamente autonome, di allargare la mobilità a soggetti che per diverse situazioni, di età o disabilità, non possono mantenere o conseguire l'abilitazione alla guida ma che saranno liberi di poter usufruire del servizio in oggetto.

⁽¹⁵⁾ Il processo di trasformazione digitale, come previsto dall'Allegato Infrastrutture DEF 2017 del MIT, prevede una serie di interventi entro il 2025 alle infrastrutture stradali della TEN-T (*Trans European Network-Transport*), nonché a nuove infrastrutture di collegamento tra elementi della rete TEN-T, e l'estensione entro il 2030 dei servizi a tutta la rete dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), con la previsione di integrare, entro i tempi suddetti, servizi per la comunicazione di dati ad elevato *bit-rate*, la copertura di tutta l'infrastruttura stradale con servizi di connessione di *routing* verso la rete di comunicazione dati, la presenza di un sistema di *hot-spot Wifi* a fruizione di tutti i cittadini, un sistema per rilevare il traffico e le condizioni meteo. Sul punto, si veda anche l'Allegato Infrastrutture DEF 2022, che in continuità con quanto previsto nelle ultime annualità e «*recepando i nuovi indirizzi politici e tecnici, nonché gli investimenti e le riforme approvate nel 2021, punta ad alimentare un processo razionale di pianificazione integrata delle infrastrutture e della mobilità basato sull'intermodalità e l'interconnessione (materiale e immateriale), sulla sicurezza (manutenzione e prevenzione), sull'equità e la sostenibilità (ambientale, economica e sociale), nonché su riforme di sistema e di settore*». Le principali tecnologie utilizzate in questo campo di ricerca, oltre all'IoT ed i *big data*, sono 5G ed *Edge Computing*, *Blockchain*, *Bim* (*Building Information Modeling*), droni e *Das* (*Distributed acoustic sensing*), che cooperando contribuiranno, per l'appunto, a convertire le strade convenzionali in ecosistemi intelligenti. Per un approfondimento giuridico-normativo della protezione dei dati personali nell'ambito dell'Intelligenza Artificiale, si veda M.C. GAETA, *La protezione dei dati personali nell'internet of things: l'esempio dei veicoli autonomi*, in *Il dir. inf. inform.*, I, 2018, 147; R. BIFULCO, *Intelligenza Artificiale, internet e ordine spontaneo*, in *Intelligenza artificiale, protezione dei dati personali e regolazione*, Torino, 2018, 383; M.G. LOSANO, *Verso l'auto a guida autonoma in Italia*, in *Il dir. inf. inform.*, II, 2019, 423; G. FINOCCHIARO, *Riflessioni su intelligenza artificiale e protezione dei dati personali*, in *Intelligenza artificiale, Il diritto, i diritti, l'etica* (a cura di U. Ruffolo), Milano, 2020, 237.

Lo stesso principio di «riconquistare il tempo perso» va annoverato tra i vantaggi poiché, chiunque sia trasportato dal sistema di mobilità autonoma senza dover ricoprire il ruolo di guidatore, potrà dedicare il proprio tempo ad altre attività, quali lavorare, dormire, telefonare e molto altro. Le auto diverranno parte integrante del sistema di trasporto permettendo viaggi più agevoli e meno stressanti, su chiamata e senza la necessità di trovare un parcheggio per il mezzo, passando dalla classificazione di oggetto da possedere a servizio di cui usufruire per tutta la collettività e non soltanto per il singolo utilizzatore, giustificando altri vantaggi di natura ambientale, sociale e culturale ⁽¹⁶⁾.

Di pari passo coi numerosi vantaggi è lecito aspettarsi anche inconvenienti e sfide che il *driverless* comporterà sotto molteplici profili: molti impieghi verranno meno ma, di contro, altri saranno creati; l'aumento dei veicoli in circolazione, se da un lato avvantaggerà l'industria automobilistica, dall'altro presenterà conseguenze negative per il traffico, gli ingorghi stradali e l'inquinamento ambientale; persino l'eventualità di attacchi terroristici mediante violazioni dei *software* installati sui mezzi di guida è un problema reale che va fronteggiato e regolato.

Se gli aspetti tecnici di questa nuova tecnologia sono adeguatamente gestibili mediante un'attenta pianificazione, gli aspetti giuridici, etici e sociali presentano invece numerose difficoltà di integrazione e l'urgenza di rivisitazione di capisaldi normativi, quale l'imputazione della responsabilità civile in caso di sinistro automobilistico, mediante una puntuale analisi giuridica settoriale e un maggiore rigore scientifico, che vagli ogni possibile sfaccettatura della questione.

2. *Attuale sistema r.c. auto e prospettive evolutive nel campo automotive* – Facendo seguito a quanto sopra detto, è,

⁽¹⁶⁾ Per ulteriori approfondimenti sulla questione vantaggistica dell'ambito *automotive*, si rimanda a L. BUTTI, *Auto a guida autonoma: sviluppo tecnologico, aspetti legali ed etici, impatto ambientale*, cit., 436.

dunque, opportuno analizzare l'attuale sistema r.c. auto in un'ottica di futura circolazione di veicoli totalmente autonomi, chiedendosi se esso possa risultare idoneo anche per l'assetto dei trasporti che si prospetta nel prossimo futuro, ovvero se vi sia l'esigenza di una, non troppo tardiva, riforma del sistema ⁽¹⁷⁾.

Il sistema r.c. auto esistente, come ben noto, è imperniato sull'art. 2054 cod. civ. che, al primo comma, prevede un quadro di imputazione soggettiva della responsabilità per colpa presunta a carico del conducente del veicolo, da cui quest'ultimo può liberarsi qualora fornisca la prova di aver fatto il possibile per evitare il danno ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁷⁾ Per ulteriori spunti di riforma circa la responsabilità civile nella circolazione di autoveicoli a guida autonoma, cfr. A. DAVOLA-R. PARDOLESI, *In viaggio col robot: verso nuovi orizzonti della r.c. auto («driverless»)*, in *Danno e resp.* 2017, 618; M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Responsabilità civile per la circolazione degli autoveicoli a conduzione autonoma. Dal grande fratello al grande conducente*, in *Dir. trasp.* 2019, 375; N.E. VELLINGA, *Automated driving and its challenges to international traffic law: which way to go?*, in *Law, Innovation and Technology* 2019, 258; R. LOBIANCO, *Veicoli a guida autonoma e responsabilità civile: regime attuale e prospettive di riforma, I parte*, in *Resp. civ. prev.*, III, 2020, 732; M. RATTI, *Responsabilità e riflessioni in materia di responsabilità civile e danno cagionato da dispositivo intelligente alla luce dell'attuale scenario normativo*, in *Contr. e impr.*, 3, 2020, 1174; C. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità civile ed intelligenza artificiale: quali soluzioni per quali problemi?*, cit., 1073.

⁽¹⁸⁾ Sull'art. 2054 c.c. la letteratura giuridica è particolarmente vasta. Cfr., *ex multis*, D. PERETTI GRIVA, *La responsabilità civile nella circolazione*, Torino, 1959; S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964; R. ROVELLI, *La responsabilità civile da fatto illecito*, Torino, 1964; A. LAGOSTENA BASSI-L. RUBINI, *La r.c. per la circolazione dei veicoli*, Milano, 1972; G. ALPA-M. BESSONE, *La responsabilità civile*, Milano, 2001; F.D. BUSNELLI-S. PATTI, *Danno e responsabilità civile*, Torino, 2003; G. VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, Padova, 2005; F. GALGANO, *Trattato di diritto civile*, II, Padova, 2009, 905; M. BARCELLONA, *Trattato della responsabilità civile*, Torino, 2011; C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018; G. ALPA, *La responsabilità civile*, Vicenza, 2018; C. SALVI, *La responsabilità civile* (a cura di G. Iudica-P. Zatti), in *Tratt. dir. priv.*,

Il conducente è, dunque, esonerato dalla responsabilità di eventuale sinistro automobilistico provando di aver adottato un comportamento prudente e diligente, aver rispettato le norme comportamentali poste dal CdS ed aver usato la perizia richiesta nella guida del veicolo; l'orientamento della giurisprudenza permette al conducente di avvalersi della prova liberatoria dimostrando l'altrui imprudenza o l'accadimento di un evento esterno ed imprevedibile dovuto, tra le altre probabili cause, a forza maggiore o caso fortuito⁽¹⁹⁾.

Anche il secondo comma dello stesso articolo colloca al centro della presunzione di responsabilità la figura del conducente, prevedendo che in caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che tutti i conducenti coinvolti abbiano concorso egualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli, risultando necessaria, ai fini applicativi di tale comma, la verifica del suddetto scontro⁽²⁰⁾.

Il conducente che riesca a dimostrare che il fatto dannoso è stato cagionato esclusivamente dall'altro conducente è esonerato da responsabilità, in caso contrario e quindi in difetto di prova liberatoria, totale o parziale, si presume che tutti i conducenti coinvolti abbiano concorso in maniera eguale nella produzione del danno: per la giurisprudenza

Milano, 2019; P. CENDON (diretto da), *Responsabilità civile*, I, Vicenza, 2020; M. FRANZONI, *Fatti illeciti*, in *Comm. c.c. Scialoja-Branca-Galgano, Libro Quarto: Obbligazioni, Art. 2043-2059* (a cura di G. De Nova), Bologna, 2020; E. NAVARRETTA (a cura di), *Codice della responsabilità civile*, Milano, 2021, 739; E. DEL PRATO, *Le basi del diritto civile*, Torino, 2021, 578; C.M. BIANCA, *Diritto civile*, 5, *La responsabilità*, Milano, 2021; P. TRIMARCHI, *La responsabilità civile: atti illeciti, rischio e danno*, Milano, 2021; S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli. Art. 2054*, cit.

⁽¹⁹⁾ In argomento, si vedano Cass. civ. 19 luglio 2002, n. 10571, in *Danno e resp.*, 2003, 103; Cass. civ. 6 giugno 2006, n.13268 in *Resp. civ. prev.* 2007, 1467; Cass. civ. 26 ottobre 2017, n. 25421, in *Dir. giust.* 2017, 1, con nota di M. MAROTTA, *Nella circolazione dei veicoli in quanto attività pericolosa è configurabile il caso fortuito*.

⁽²⁰⁾ Per una puntuale e approfondita analisi giuridica del comma in oggetto si veda S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli. Art. 2054*, cit., 89.

della Cassazione, difatti, la presunzione di uguale responsabilità ha natura sussidiaria, laddove non sia possibile provare in che misura la condotta dei conducenti abbia concorso a determinare il danno ⁽²¹⁾.

Mediante il terzo comma il legislatore italiano allarga la rosa dei soggetti che possono essere ritenuti responsabili in caso di sinistro automobilistico, prevedendo una responsabilità, in solido con il conducente, da parte del proprietario del veicolo, dell'usufruttuario e dell'acquirente con patto di riservato dominio, a meno che non dimostrino che la circolazione del veicolo sia avvenuta contro la loro volontà, cioè *prohibente domino*, fornendo, a supporto, la prova che deve estrinsecarsi in un comportamento concreto idoneo ad impedire la circolazione del mezzo ⁽²²⁾.

È previsto un regime assicurativo obbligatorio della responsabilità civile per la circolazione dei veicoli, al fine di tutelare tutti i soggetti danneggiati dalla circolazione stradale e garantire loro adeguato risarcimento, che si tratti di soggetti trasportati o pedoni ⁽²³⁾.

⁽²¹⁾ Così Cass. 11 marzo 2021, n. 6941, in *Foro it.* 2021, I, 2411; Cass. 12 marzo 2020, n. 7061, in *CED Cass.*, 2020.

⁽²²⁾ S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli. Art. 2054*, cit., 146: «Su questo versante, la presunzione di corresponsabilità solidale del proprietario o dei soggetti indicati ad esso assimilati presuppone la sussistenza di un fatto illecito addebitabile al conducente e riconducibile ad un evento derivante dalla circolazione stradale, rinvenibile alla stregua dei parametri che sorreggono la regola presuntiva di cui al primo e secondo comma dell'art. 2054 c.c.». Sul punto, si vedano anche S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964, 179, il quale definisce il ruolo rivestito dal terzo comma dell'art. 2054 c.c. quale «funzione di garanzia rafforzata» in quanto più soggetti sono obbligati nel contesto degli illeciti civili derivanti da circolazione stradale; G. CALABRESI, *Costo degli incidenti e responsabilità civile. Analisi economico-giuridica*, Milano, 1975, 43; *Circolazione stradale – Danni e responsabilità*, I, *Dinamica del sinistro stradale e responsabilità civile* (a cura di G. Buffone) Padova, 2012, 57.

⁽²³⁾ Con riferimento al regime assicurativo esistente e alle prospettive di cambiamento dello stesso, si rinvia a D. CERINI, *Dal decreto smart road in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, cit., 401; P.G.

Con riferimento alla regola sancita dal primo comma, è lecito pensare che essa potrebbe conservare il suo valore laddove il sinistro si verifichi in un momento in cui la guida del veicolo, non totalmente autonomo, risulti essere stata assunta dal conducente, nonché quando sia provato l'obbligo per il conducente di supervisionare il corretto funzionamento del sistema di guida automatico e di riprendere il controllo del mezzo in caso di necessità: permane, in tal caso, in capo al conducente un dovere di controllo del sistema automatico per il tempo in cui è chiamato a condurre la vettura, a meno che l'automazione non sia totalmente appannaggio del sistema di guida ⁽²⁴⁾.

Il sistema imperniato sull'art. 2054 cod. civ. prevede una responsabilità per colpa presunta del conducente di un veicolo senza guida di rotaie, ma non dispone nulla in merito a veicoli con guida altamente o totalmente autonoma, avallando l'ipotesi secondo la quale la vera rivoluzione nel sistema della responsabilità civile interessi principalmente l'introduzione di queste tipologie di veicoli, che renderanno obsolete le regole stabilite in capo alla figura del conducente.

Ci si domanda se e come la norma *ex art. 2054 cod. civ.*

MONATERI, *La RC oltre il punto di non ritorno?*, in *Danno e resp.* 2020, 557.

⁽²⁴⁾ A. BERTOLINI, *Robots as products: The Case for a Realistic Analysis of Robotic Application and Liability Rules*, in *Law, Innovation and Technology*, 2013, V, II, 227, sostiene che già in presenza di veicolo non completamente autonomo, la scelta da operare su chi far ricadere la responsabilità in caso di sinistro sia tra il proprietario o utilizzatore, ovvero il produttore. Il proprietario e/o utilizzatore sarà responsabile, qualora il comportamento del veicolo sia risultato imprevedibile, come nel caso della responsabilità per danno cagionato da animali *ex art. 2052 c.c.*, mentre laddove, invece, il comportamento non fosse caratterizzato da un alto tasso di imprevedibilità, la responsabilità sia in capo al produttore, chiamato a far fronte alle conseguenze di ogni danno causato dal suo prodotto. L'autore conclude che per i veicoli non totalmente autonomi bisognerebbe considerare come responsabile principale il proprietario e lasciargli la libertà di decidere se citare in giudizio il produttore nei casi in cui sia possibile dimostrare il difetto del veicolo, operando così un trasferimento del costo del danno dal conducente al produttore.

possa adattarsi alla circolazione di veicoli autonomi che, considerato il rapido sviluppo tecnologico che li vede protagonisti, saranno diffusi a breve reclamando una gestione *ad hoc* sul piano normativo ⁽²⁵⁾.

A fronte dell'incessante sviluppo tecnologico che riguarda la circolazione stradale, sarà inevitabile affrontare un periodo di transizione durante il quale ai veicoli tradizionali si affiancheranno quelli dapprima semiautonomi, e poi totalmente autonomi, emergendo di conseguenza una nuova tassonomia degli incidenti.

Oltre ai sinistri coinvolgenti veicoli tradizionali, ci saranno quelli tra questi ultimi e i veicoli automatizzati, quelli soltanto tra veicoli automatizzati e, ancora, quelli tra mezzi autonomi e pedoni o ciclisti.

Con riguardo ai primi due livelli di tecnologia di assistenza alla guida, secondo la classificazione SAE, si pongono la prima serie di interrogativi circa il regime di responsabilità a cui ricondurre gli incidenti provocati dal veicolo nei frangenti in cui operi il dispositivo automatizzato di assistenza del pilota e che comporta un'evoluzione del modello di circolazione veicolare da *driver focused* ad uno *product focused* ⁽²⁶⁾. Le auto dotate di forme di assistenza alla guida rientranti nei livelli 1 e 2, comportano, infatti, situazioni nelle quali è lo stesso prodotto a svolgere funzioni di guida tradizionalmente effettuate dal conducente, rendendo necessaria una diversa allocazione dei costi risarcitori, in un eventuale sinistro causato dallo stesso sistema, dal conducente al produttore del dispositivo su cui il pilota poteva fare affidamento.

L'attuale disciplina normativa, ai sensi dell'art. 2054 c.c., comma 4, prevede che il proprietario del veicolo, o, in sua

⁽²⁵⁾ Cfr. G. VOTANO, *La responsabilità da circolazione stradale nella fase di transizione dai veicoli tradizionali alle auto a guida automatica*, in *Danno e resp.* 2019, 332.

⁽²⁶⁾ Cfr. E. AL MUREDEN, *Autonomous cars e responsabilità civile tra disciplina vigente e prospettive de iure condendo*, in *Contr. e impr.* 2019, 908.

vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio, ed il conducente siano «*responsabili dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo*». A tale responsabilità va aggiunta quella del fabbricante che, se prima rispondeva secondo la regola generale posta dall'art. 2043 c.c., con il recepimento della Direttiva 85/374/CEE (27), è attualmente soggetto ad un regime di responsabilità basato sulla nozione di «*prodotto difettoso*» (28).

Il fabbricante risponde, dunque, per i danni cagionati all'utilizzatore secondo le norme stabilite dal codice del consumo (artt. 114 ss.), ponendosi in un rilievo particolare con riferimento ai danni subiti dal conducente del veicolo che, fino all'introduzione della disciplina sul danno da prodotto, poteva ottenere risarcimento soltanto ricorrendo alla generica tutela fornita dall'art. 2043 c.c. (29).

Durante questa prima fase di transizione è imperativo che il pilota abbia piena conoscenza delle caratteristiche del veicolo, del suo sistema di guida e dei suoi limiti, così da vagliare al meglio quale condotta adottare durante la circo-

(27) Direttiva del Consiglio sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi del 25 luglio 1985, n. 374, modificata dalla Direttiva 99/34/CE, recepita in Italia dal d.P.R. 24 maggio 1988, n. 224, e successivamente integrato nel Codice del consumo, d.lgs. n. 206/2005, al Titolo II – Responsabilità per danno da prodotti difettosi.

(28) Cfr. *infra* par. 3.

(29) A fini esplicativi si riporta l'esempio illustrato da E. AL MUREDEN, *Autonomous cars e responsabilità civile tra disciplina vigente e prospettive de iure condendo*, cit., 911, circa l'ipotesi di incidente nel quale un pedone sia danneggiato durante l'effettuazione di un parcheggio eseguito mediante il cosiddetto *park assist*. In tal caso, il sinistro potrebbe non rientrare nell'ambito applicativo dell'art. 2054 c.c., comma 1, ma ricadere nelle previsioni concernenti la responsabilità da difetto del prodotto, ponendo i costi risarcitori, che da esso derivano, in capo al proprietario del veicolo (art. 2054 c.c., comma 4) o al suo fabbricante (art. 114 cod. cons.).

lazione del mezzo, attuare tempestivi interventi in caso di necessità e garantirne efficiente applicazione.

In definitiva, pertanto, si può affermare che le regole attuali in materia di responsabilità del conducente per danni cagionati dalla circolazione mantengano la loro validità, purché poste in un'ottica di accoglimento e complementarietà sempre maggiore delle norme regolanti la responsabilità del produttore.

Ulteriori dubbi si palesano con riguardo al regime di responsabilità da applicare ai sinistri provocati da veicoli automatizzati rispondenti ai livelli 2 avanzato e 3, nei contesti e nelle modalità in cui la loro circolazione è consentita. In tali mezzi il pilota può essere completamente estromesso dalle operazioni di guida tradizionali ed essere limitato alla supervisione e all'intervento in caso di necessità.

In Italia uno scenario simile è attuabile secondo le previsioni delineate dal Decreto *Smart Road*, all'interno del quale il veicolo che opera con dispositivi in grado di svolgere le operazioni di guida senza necessità di intervento del pilota non ha la piena possibilità di esprimere le sue potenzialità data la previsione, ancora immutata, dell'art. 141 CdS, comma 2, statuente l'obbligo di svolgimento delle operazioni di guida ad opera del conducente.

La possibilità di un sinistro causato da un veicolo non controllato dal pilota secondo le modalità prescritte dal Codice della Strada può, quindi certamente, porsi in essere, ma dovrà essere ricondotta all'interno dell'ombrello di comportamenti illeciti posti in violazione di norme positive.

È lo stesso Decreto *Smart Road* che ammette l'ammissione alla circolazione di un veicolo dotato di dispositivi rispondenti ai livelli 2 avanzato e 3 previo possesso di apposita autorizzazione e requisiti *ad hoc* ⁽³⁰⁾ e che quindi rende

⁽³⁰⁾ Per ulteriori approfondimenti di cosa in dettaglio il Decreto sopra citato prevede, si rimanda a D. CERINI, *Dal decreto smart road in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, cit., 401; S. SCAGLIARINI, *La sperimentazione su strada pubblica dei veicoli autonomi*:

concreta l'ipotesi di un sinistro causato da un veicolo automatizzato, che operi secondo le regole sancite dal legislatore. Con riferimento a quest'ultimo caso, il legislatore stesso dispone la responsabilità civile per i danni provocati dal veicolo altamente automatizzato in capo al proprietario «ai sensi dell'art. 196 del Codice della Strada e dell'art. 2054, comma 3, del codice civile, ovvero di altro soggetto obbligato in solido, ai sensi del citato art. 196 del conducente»⁽³¹⁾.

A chiusura di questo secondo ordine di interrogativi, si può affermare che nel quadro normativo sopra delineato, i sinistri causati dai veicoli a guida automatica che potranno circolare in virtù della disciplina che ne regola la sperimentazione, saranno soggetti alla norma codificata all'art. 2054 c.c., deputata a mantenere una persistente attualità nel periodo di transizione, secondo quanto espresso dallo stesso legislatore nazionale.

In una prospettiva *de iure condendo*, da ultimo, con riguardo alla circolazione di veicoli di livello 4 e 5 nei quali l'intervento del pilota sarà sempre più marginale fino ad essere completamente accantonato, sembra indifferibile l'esigenza di creare un sistema di regole capaci di regolare i vari aspetti che costituiranno la regolamentazione degli stessi e il regime di responsabilità a cui fare riferimento in caso di sinistri⁽³²⁾.

il decreto "smart road", in Smart roads e driverless cars: tra diritto, tecnologie etica pubblica (a cura di S. Scagliarini) cit., 22.

⁽³¹⁾ Così disposto dall'art. 11, comma 1, lett. a), del Decreto *Smart Road*, 2018. Lo stesso decreto, sotto il profilo dell'assicurazione, mediante l'art. 19, comma 1, estende l'obbligo previsto per i veicoli tradizionali ai veicoli a guida automatica per cui è contemplato un «massimale minimo pari a quattro volte quello previsto per il veicolo utilizzato per la sperimentazione nella sua versione priva delle tecnologie di guida automatica, secondo la normativa vigente».

⁽³²⁾ Come si darà conto nel prosieguo della trattazione, in alcuni contesti nazionali, quali quello tedesco ed inglese, a fronte delle più recenti riforme, si conferma la responsabilità per gli incidenti cagionati da veicoli a guida automatizzata, in capo alla persona che ricopre il

Nonostante, va ribadito, si prospetti una riduzione del numero degli incidenti in misura pari al 90% rispetto alla situazione attuale, le cause scatenanti i sinistri per l'esima percentuale restante saranno dovute, principalmente, a difetti di funzionamento del veicolo, del *software*, della struttura stradale o a comportamenti anomali dei soggetti, ma anche a veicoli che opereranno in maniera conforme ai protocolli approvati e agli *standard* legislativi posti a tutela della sicurezza stradale e sociale. In considerazione del primo gruppo di cause di incidenti, quindi quelli provocati da difetti del prodotto, delle infrastrutture o da comportamenti anomali, parrebbe ragionevole affermare che la disciplina da applicare sia lo stesso *corpus* di regole che, ad oggi, governano la responsabilità del fabbricante, del gestore delle strade e degli utenti che circolano su strada.

Per la seconda tipologia di cause si pone, invece, il problema dell'allocazione dei costi che scaturiscono da attività espletate conformemente agli *standard* normativi che definiscono i livelli di sicurezza ritenuti ragionevoli dal legislatore. Al fine di soddisfare questi ultimi vanno, innanzitutto, considerati gli ostacoli di tipo etico che potrebbero frapporsi, o ostacolare, il pieno sviluppo delle tecnologie funzionali a raggiungere la totale automazione: una prospettiva di ragionamento che rientra nel novero, invero ormai non più recente, delle «*tragic choices*»⁽³³⁾.

Nelle questioni rientranti nelle «scelte tragiche» l'analisi preventiva del rischio e la sua gestione avvengono secondo logiche che comprendono la possibilità di ledere diritti fondamentali come conseguenza inevitabile di adottare decisioni tese a garantire il più meritevole risultato nella realizzazione degli interessi collettivi reputati bisognevoli di tutela⁽³⁴⁾.

ruolo di conducente e proprietario.

⁽³³⁾ Cfr. *infra* par. 4.

⁽³⁴⁾ Per un approfondimento sulla logica di distribuzione del rischio, si rinvia a U. BECK, *La società del rischio: verso una seconda modernità*, Roma, 2013.

Si stima, invero, che i nuovi sistemi completamente autonomi siano, verosimilmente, destinati a determinare un'importante riduzione del tasso di incidenti stradali in quanto, benché comportanti l'introduzione di nuovi rischi connessi alle tecnologie elettroniche ⁽³⁵⁾, saranno in grado di gestire la guida del mezzo autonomo in modo più sicuro e completamente scevro dai canonici errori umani (disattenzione, sonnolenza, ebbrezza da alcol o altro che, ad oggi, causano la maggior parte degli incidenti stradali), avvalendosi di sistemi di sensoristica che permetteranno reazioni immediate in caso di pericolo o imprevisto e una precisa capacità predittiva.

Radicalmente diverse, considerata la natura tecnologica dei veicoli totalmente autonomi, saranno invece le potenziali cause dei sinistri della futura mobilità che saranno se-

⁽³⁵⁾ *La new technology*, se, da un lato, comporta una drastica riduzione del numero di sinistri stradali, introduce l'accadimento di danni di nuova natura rispetto a quelli previsti dalla prassi. Come ipotizza M.C. GAETA, *Automazione e responsabilità civile automobilistica*, cit., 1730, «*i pedoni si abituerebbero in breve tempo alla maggiore sicurezza loro garantita dal sistema frenante automatico, ma, nel caso in cui anche solo una delle vetture autonome non si comportasse secondo le modalità prevedibili, essi potrebbero subire gravi lesioni o addirittura andare incontro alla morte*». A tal proposito, non si può non fare opportuno riferimento all'incidente avvenuto nel 2017 in Arizona che ha causato la morte di una donna che stava attraversando la strada, ad opera di un veicolo semi-autonomo di prova Uber con a bordo un conducente. Ad Uber non è stata imputata alcuna responsabilità dell'accaduto. Ancora nel 2019, un altro incidente mortale causato da una Tesla che operava con l'autopilota: il guidatore è stato accusato di due reati di omicidio colposo, mentre all'azienda costruttrice del veicolo non è stata mossa alcuna accusa. «*È errato pensare all'IA come soggetto che non compie errori perché essa, come qualsiasi altro sistema informatico, purtroppo, sbaglia. Il sistema può confondere la realtà, inviando segnali/informazioni sbagliate. Questa condizione viene definita falso positivo o negativo. Nel falso negativo il sistema erroneamente interpreta come negative situazioni che non lo sono e purtroppo attiva erronee e – spesso disastrose – contromisure*»: così afferma M. GONZALES FIERRO, *10 Ethical issues of artificial intelligence and robotics*, 1° aprile 2018.

gnate, in modo significativo, da difetti e guasti del prodotto e delle infrastrutture viarie, provocando sinistri che, benché sporadici, assumerebbero una maggiore portata economica giustificata dal rilevante costo dei mezzi stessi e dal rischio concreto di avarie di tipo sistemico che potrebbero coinvolgere un alto numero di danneggiati.

Sono cinque le principali cause ⁽³⁶⁾ identificate come capaci di causare malfunzionamenti nei veicoli di livello 4 e 5 e conseguenti sinistri: un guasto all'anomalia dell'*hardware*, un malfunzionamento del *software* quindi del «cervello» del veicolo; un impiego del mezzo a guida autonoma in circostanze per le quali non è autorizzato o testato; l'eventualità che un *hacker* assuma il controllo del veicoli per scopi illeciti come richieste di riscatto per lo sblocco o, ancor più grave, attacchi di natura terroristica (aprendo una grande finestra sul problema legato alla *cybersicurezza*), ed infine ipotesi di guasti o malfunzionamenti della rete viaria o della rete telematica.

Al legislatore, chiamato a decidere in merito ad uno scenario futuro dominato dall'automazione della circolazione, si chiede di dar vita ad un quadro normativo idoneo a fornire certezza e prevedibilità circa le responsabilità conseguenti alla commercializzazione e alla circolazione di veicoli altamente o totalmente automatizzati, con relativa efficiente allocazione dei costi per i sinistri causati da questi ultimi.

Tra le varie opzioni, l'introduzione di un sistema *Market Enterprise Responsibility* (MER) istituito un fondo alimentato dagli stessi produttori, sembra funzionale a creare risorse a cui attingere per gestire il risarcimento dei danni eventualmente cagionati da tale tipologia di veicoli, creando una copertura di tipo previdenziale in favore di occupanti e pedoni ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Il cui elenco, con annessa approfondita analisi di ciascuna causa, è fornito da R. LOBIANCO, *Veicoli a guida autonoma e responsabilità civile: regime attuale e prospettive di riforma, II parte*, in *Resp. civ. prev.*, IV, 2020, 1086.

⁽³⁷⁾ Cfr. *infra* par. 4.

Nel panorama italiano attuale il costo degli incidenti è allocato, come descritto *supra*, sul proprietario e sul conducente del veicolo, secondo la regola prevista dall'art. 2054 c.c., che opera affiancata da un sistema di assicurazione privata obbligatoria, dando vita ad un sistema che, similmente a quanto auspicato con l'introduzione del MER, prevede il pagamento di un premio assicurativo, proporzionato al rischio introdotto nella società, ad opera di proprietari o conducenti di veicoli e finalizzato alla creazione di un fondo per il risarcimento di incidenti futuri.

Sulla base di quanto detto ed ipotizzando una persistente vigenza futura dell'art. 2054 c.c., è dunque innegabile considerare una perdita di centralità della norma codificata al comma 1, ed un conseguente ampliamento dell'ultimo comma, strettamente correlata alla disciplina della responsabilità del produttore. È, difatti, imprescindibile predisporre utili strumenti di compensazione economica per tutti coloro che saranno esposti a rischi incerti, in quanto non ancora puntualmente definibili, in virtù della fase di sperimentazione a cui questi veicoli sono sottoposti, e che si protrarrà ancora per un tempo considerevole.

Con l'avvento delle auto a guida autonoma va, inoltre, considerata la scomparsa della distinzione, attualmente esistente, tra conducente e passeggero: fino al livello 3 riconosciuto dalla SAE il conducente, nell'attribuzione della responsabilità civile per sinistro automobilistico con guida manuale, mantiene il suo ruolo in quanto partecipante attivo al controllo e alla guida del veicolo nelle circostanze che richiedono la sua attenzione, risultando invece necessario ridefinire chi rivestirà il suddetto ruolo dal livello 4 in poi ⁽³⁸⁾.

Tra le varie ipotesi che la dottrina sta vagliando ⁽³⁹⁾, la

⁽³⁸⁾ Cfr. S. PELLEGGATA, *Autonomous Driving and Civil Liability: The Italian Perspective*, in *Rivista di Diritto dell'economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2019, 146.

⁽³⁹⁾ Per l'approfondimento delle ipotesi al vaglio, si vedano: N. BUSTO, *La personalità elettronica dei robot: logiche di gestione del rischio*

più attendibile sembrerebbe essere quella dell'introduzione di una nuova figura giuridica denominata «utilizzatore», intendendo come tale quel soggetto che usufruirà del servizio di guida autonoma ma che sarà, di fatto, incapace di influenzare in alcun modo la condotta del veicolo.

Questa nuova figura risulterebbe incompatibile con il regime normativo dettato dall'art. 2054 cod. civ., non soltanto per i primi due commi incentrati sul ruolo del conducente, ma anche per il terzo comma che non potrà più applicarsi al proprietario del veicolo stante la considerazione che il comma stesso parla di una responsabilità non autonoma di quest'ultimo, ma in solido con il conducente.

In una prospettiva di riforma del sistema di r.c. auto che abbracci l'introduzione dei veicoli a guida autonoma, van-

tra trasparenza e fiducia, in *Cyberspazio e dir.*, 2017, 499; G.F. SIMONINI, *L'intelligenza artificiale guida le nostre vetture. Profili di responsabilità*, Modena, 2018, 32; O. RUSSO, *Io, persona «robot»*, *Il nuovo diritto pubblico della robotica*, in *Amministrativ@mente*, 2018, 10; S. PELLEGGATA, *Autonomous Driving and Civil Liability: The Italian Perspective*, cit., 149; U. RUFFOLO, *La «personalità elettronica»*, in *Intelligenza artificiale, Il diritto, i diritti, l'etica* (a cura di U. Ruffolo), cit., 213; R. LOBIANCO, *Veicoli a guida autonoma e responsabilità civile: regime attuale e prospettive di riforma*, cit., 730. Va, però, detto che la proposta iniziale di investire l'IA di soggettività giuridica, e della conseguente possibilità che il sistema automatizzato risponda in modo diretto dei danni provocati, è stata abbandonata poiché non si riconoscono in capo all'IA, almeno ad oggi, i requisiti tipici di un soggetto giuridico ma che vada, piuttosto, considerato come un oggetto a cui ricondurre le tutele tipiche di istituti quali la proprietà, il brevetto ed il diritto d'autore. Lo stesso legislatore europeo ha affermato che «*gli esseri umani devono sempre essere responsabili*» (Risoluzione del Parlamento Europeo del 12 febbraio 2020, 2019/2915(RSP)), escludendo qualsiasi forma di soggettività autonoma del sistema automatizzato, discostandosi completamente dalla prospettiva abbracciata nella Risoluzione del Parlamento Europeo del 16 febbraio 2017 (2015/2103(INL)), nella quale valutava la possibilità di attribuzione di uno *status* giuridico specifico per i *robot* nel lungo termine, così da poterli considerare come persone elettroniche responsabili dei danni causati. Sul punto, cfr. L.M. LUCARELLI TONINI, *L'IA tra trasparenza e nuovi profili di responsabilità: la nuova proposta di «AI Liability Directive»*, in *Il dir. inf. inform.*, II, 2023, 346.

no affrontate svariate questioni tra cui quella relativa all'estensione, o meno, della platea di soggetti a cui addossare la responsabilità: la casa automobilistica produttrice del mezzo, il programmatore e fornitore del *software* del veicolo ed il programmatore delle *smart road*, il cui scopo è proprio stabilire una connessione e dialogo coi veicoli stessi, sono tutti soggetti che idealisticamente possono essere chiamati a rispondere di danni conseguenti da sinistri stradali, difetti di programmazione, malfunzionamento della tecnologia di bordo, virus, guasti alla rete, intrusioni da parte di *hacker* o altre motivazioni che esulino dalla sfera di cognizione dell'utilizzatore.

È, ad ogni modo, indubbio che cercare di collocare, direi in modo forzato, il futuro assetto dei trasporti a guida autonoma nella cornice delineata e consolidata da tempo nel nostro ordinamento *ex art.* 2054 c.c., risulterebbe un'operazione non soltanto inadeguata ma anche complicata poiché manchevole del perno principale attorno al quale la struttura dell'intero articolo si basa: il conducente, rendendo quindi auspicabile un intervento del legislatore, *in primis* in sede unionale poi nazionale, che doti il settore *automotive* di un quadro normativo compatibile col nuovo assetto trasportistico in via di sviluppo e con le nuove caratteristiche e figure che verranno, inevitabilmente, a porsi in essere.

Nello scenario normativo europeo, sono due gli interventi più significativi avuti in materia di responsabilità civili automobilistica automatizzata.

Il Regno Unito, dotatosi nel 2018 dell'*Automated and Electric Vehicles Act*, ha optato per l'imputazione della responsabilità per i danni cagionati da veicolo totalmente autonomo direttamente in capo all'impresa di assicurazione del veicolo; qualora, invece, il veicolo non risulti assicurato, la responsabilità vira in capo al proprietario del mezzo.

Il legislatore inglese ha previsto una prova liberatoria per l'assicuratore che lo esonera dalla responsabilità nel caso riesca a dimostrare che il sinistro è avvenuto a causa di un'alterazione del sistema operativo del veicolo operata

dall'assicurato, o per mancato aggiornamento del *software*.

La Germania, con l'avvenuta modifica al codice della strada nel 2017, ha introdotto nel proprio sistema normativo una disciplina *ad hoc* per la guida automatizzata sancendo che in caso di incidente stradale provocato da un errore del *software*, il soggetto ritenuto responsabile è il proprietario del veicolo, a meno che non dimostri che il sinistro sia avvenuto per forza maggiore. La legge tedesca parla, inoltre, di un sistema di attivazione e disattivazione della guida manuale quando il conducente è a bordo, che gli permetta di impartire ordini al *software* o intervenire in condizioni particolari ovvero di pericolo ⁽⁴⁰⁾.

Dall'analisi delle due discipline europee è possibile desumere, fintanto che lo scenario normativo non accolga i nuovi progetti di legge proposti, che nei casi di sinistri coinvolgenti auto totalmente automatizzate il principale soggetto ritenuto responsabile è il proprietario del veicolo, anche laddove si dimostri che l'incidente sia avvenuto per malfunzionamento o vizio del *software* installato sul mezzo, mentre non si menziona mai un'eventuale, e neppure marginale, responsabilità della casa costruttrice automobilistica.

Come già sottolineato in dottrina ⁽⁴¹⁾, ci sono nuove fi-

⁽⁴⁰⁾ Sull'analisi dello scenario normativo europeo per la guida automatizzata si veda C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, cit., 360; S. POLLASTRELLI, *Driverless cars: i nuovi confini della responsabilità civile automobilistica e prospettive di riforma*, in *La decisione nel prisma dell'intelligenza artificiale* (a cura di E. Calzolaio), cit., 112; A. AMIDEI, *Robotica intelligente e responsabilità: profili e prospettive evolutive del quadro normativo europeo*, in *Giur. it.* 2021, 100; G. D'ALFONSO, *Intelligenza artificiale e responsabilità civile. Prospettive europee*, in *Revista de Estudios Juridicos y Criminologicos* 2022, 163.

⁽⁴¹⁾ Cfr. C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, cit., 359; G. BENELLI, *Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma*, cit., 363.

gure che emergeranno e che andranno affiancate all'utilizzatore nell'uso di auto a guida autonoma, quali la casa automobilistica e il programmatore del *software* di bordo, che possono anche coincidere in capo al medesimo soggetto, ed ai quali dover indirizzare la responsabilità civile di eventuali sinistri per malfunzionamento o anomalie che l'utilizzatore non avrebbe modo e capacità di individuare.

Attribuire responsabilità a queste figure e costruire un nuovo regime di r.c. auto permetterebbe il guadagno di un'efficienza anche da un punto di vista gius-economico, assicurando maggiore protezione alle vittime di sinistri, garantendo il giusto risarcimento alle vittime del danno da parte di chi avrebbe, effettivamente, potuto evitarlo e allocando opportunamente la responsabilità in capo ai giusti soggetti in ottica proporzionale, così da prevedere maggiore quota di responsabilità in capo al soggetto che più aveva possibilità di prevenzione o intervento.

Nel confronto tra l'attuale sistema di circolazione stradale e la futura tipologia A.I. in via di sviluppo, vi è un altro aspetto da trattare: il quarto e ultimo comma dell'art. 2054 cod. civ. stabilisce in capo ai soggetti indicati nei commi precedenti, dunque conducente, proprietario o usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio, la responsabilità per «*danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo*», con la previsione per gli stessi di poter agire successivamente in regresso nei confronti del costruttore automobilistico, che risponderà ai sensi dell'art. 2043 cod. civ. ⁽⁴²⁾.

⁽⁴²⁾ Sul punto, S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli. Art. 2054*, cit., 174, che evidenzia come alcune posizioni dottrinali, supportate dalla giurisprudenza, sollevino dubbi sulla scelta, operata dal legislatore, di mantenere sullo stesso piano le due ipotesi relative ai vizi di costruzione e ai difetti di manutenzione, che sarebbero, invece, da considerarsi diverse ed in quanto tali prone ad introdurre diverse forme di responsabilità. Mentre i vizi di costruzione comportano fondamento obiettivo della responsabilità, i difetti di manutenzione, al contrario, richiamano un'incuria, negligenza o imperizia del conducente, che

L'ultimo comma dell'art. 2054 cod. civ. presentava inizialmente una rigida impostazione, cambiata nel tempo a seguito di un episodio che vedeva la morte di un minore per difetto di costruzione di un rimorchio, staccatosi da un autotreno: la suprema Corte ha ritenuto che in caso di danni da vizi di costruzione e da difetto di manutenzione, la responsabilità oggettiva del proprietario e del conducente, *ex art. 2054*, comma 4, cod. civ., concorre solidalmente, secondo l'art. 2055 cod. civ., con la responsabilità ordinaria prevista dall'art. 2043 cod. civ. a carico del costruttore che, per colpa, abbia introdotto sul mercato un prodotto con vizi e difetti che abbia causato danni.

Il cambio di rotta adottato dalla suprema Corte, rispetto alla precedente impostazione giurisprudenziale, è basato sulla *ratio* secondo la quale benché l'ultimo comma dell'art. 2054 cod. civ. sancisce un'eccezione alla regola generale espressa dall'art. 2043 cod. civ. stabilendo un regime di responsabilità obiettiva assoluta, esso non menziona nessuna esclusione della responsabilità del costruttore, non trovando terreno alcuna incompatibilità tra la regola generale posta dall'art. 2043 e la norma speciale *ex art. 2054* e potendo, pertanto, permettere l'applicazione di entrambe le norme in un concorso di responsabilità di più soggetti ⁽⁴³⁾.

risponderà solidalmente col proprietario, la cui responsabilità è di natura colposa imprescindibile dall'elemento soggettivo. In tal senso, A. LAGOSTENA BASSI-L. RUBINI, *La R.C. per la circolazione dei veicoli*, cit., 390; A. ALIBRANDI, *Sulla responsabilità per i vizi di costruzione e per difetti di manutenzione del veicolo*, in *Arch. giur. circ. e sin. strad.* 1986, 82. La giurisprudenza di legittimità appare, però, concorde nel confermare il principio secondo il quale «*in virtù del disposto dell'art. 2054, ultimo comma, c.c., il proprietario o il conducente dell'auto è responsabile dei danni derivanti da vizi di manutenzione o di costruzione dell'autoveicolo, indipendentemente da un suo comportamento colposo*», così Cass. civ. 9 marzo 2004, n. 4754, in *Arch. giur. circ. e sin. strad.* 2004, 874.

⁽⁴³⁾ Cass. 2 marzo 1973, n. 577, in *Giur. it.*, 1975, I, 1, 750, con nota di G. ALPA, *Costruzione di autoveicoli, clausole di esonero e responsabilità dell'impresa. Per una diversa lettura dell'art. 2054, ultimo comma, codice civile.*

Il legislatore, in relazione al quarto comma, delimita perimetralmente il concetto di responsabilità oggettiva del conducente contraddistinta dal rischio ⁽⁴⁴⁾, al di fuori del quale opera il principio della colpa presunta; per la Corte suprema la responsabilità oggettiva del conducente e del proprietario, e degli altri soggetti ad esso equiparati, concorre con quella del costruttore «*determinandosi, per l'effetto, una responsabilità solidale, secondo quanto previsto dall'art. 2055 c.c., anche se i condebitori rispondono a titolo diverso, il costruttore per colpa, il proprietario e il conducente per l'uso della cosa*» ⁽⁴⁵⁾.

Relativamente all'onere della prova, la Cassazione ha chiarito che è in capo al danneggiato l'onere di dimostrare il vizio di costruzione o il difetto di manutenzione ed il nesso di causalità con il danno; mentre conducente e proprietario, quale prova liberatoria, sono chiamati a dimostrare che l'evento dannoso è dipeso da causa diversa da quelle previste dall'ultimo comma dell'art. 2054 cod. civ., senza che possa avere rilevanza dimostrare di essere stati impossibilitati a rendersi conto del vizio o del difetto mediante l'ordinaria diligenza ⁽⁴⁶⁾.

Il ricorso all'ipotesi di regresso nei confronti della casa automobilistica risulta, ad oggi, attenuata dalle cadenzate revisioni del veicolo da effettuare, con obbligo, in vista della sicurezza e del corretto funzionamento dell'autovettura, ma è la suprema Corte ad aver asserito che la responsabilità oggettiva del conducente o del proprietario non esclude la responsabilità del costruttore per danni da prodotto difettoso ⁽⁴⁷⁾, la cui normativa è rinvenibile negli articoli 114-127

⁽⁴⁴⁾ Cass. civ. 29 aprile 2006, n. 10031, in *Arch. giur. circ. e sin. strad.*, 2007, 42.

⁽⁴⁵⁾ Cass. civ. 9 marzo 2004, n. 4754, cit. In argomento, cfr. M.C. GAETA, *Automazione e responsabilità civile automobilistica*, in *Resp. civ. prev.* 2016, 1728.

⁽⁴⁶⁾ Cass. civ. 19 febbraio 1981, n. 1019, in *Riv. giur. circol. trasp.* 1981, 794.

⁽⁴⁷⁾ Cass. civ. 9 marzo 2004, n. 4754, in *Mass. giust. civ.* 2004, 3. In argomento, si veda *La responsabilità del produttore* (a cura di G. Alpa), Milano, 2019.

del codice del consumo (d. lgs. 6 settembre 2005, n. 206).

Analizzando la stessa ipotesi a seguito di sinistro avvenuto a mezzo auto autonoma, la questione appare assai diversa a causa dell'enorme complessità tecnologica che caratterizza gli impianti A.I. ed i *software* su di essi installati, che soltanto la casa automobilistica, e chi ha programmato il *software*, sarà in grado di revisionare e aggiornare, rendendo, invece, la cosa impossibile per un semplice meccanico.

Le valutazioni fin qui prospettate mostrano come sia necessario, da un lato, ricercare nuovi approcci normativi compatibili con il panorama legislativo vigente o modificare e ampliare la normativa esistente e, dall'altro, promuovere un'efficiente allocazione dei costi legati al rischio del verificarsi di incidenti: l'impatto che le nuove tecnologie automobilistiche avranno sulla responsabilità civile del conducente attengono a diversi profili.

3. *La responsabilità per danni da prodotti difettosi* – Grazie alla rottura della rigida impostazione dell'art. 2054, comma 4, cod. civ., sopra menzionata, si è aperto un nuovo scenario sul tema della responsabilità civile del produttore per danni da prodotto difettoso, preannunciando l'ingresso, nell'ordinamento giuridico, della Direttiva 85/374/CEE, «*Product Liability Directive*» o PLD, istitutiva in ambito comunitario di un sistema omogeneo di responsabilità oggettiva extracontrattuale in capo al produttore per danni a terzi derivanti da suoi prodotti difettosi, e che è stata trasfusa nel Codice del consumo (artt. 114 ss.).

Nonostante il Codice del consumo sia riuscito a dare una risposta normativa all'ipotesi secondo la quale tra produttore, responsabile del danno avvenuto, e consumatore ci siano più intermediari, la questione è ancora giuridicamente confusa in relazione ai difetti riguardanti prodotti dotati di elevati livelli di tecnologia.

L'art. 115 cod. cons., che riprende l'art. 2 della dir. 85/374/CEE, delineando il proprio campo di applicazione, definisce come prodotto ogni bene mobile anche se incorporato

in altro bene mobile o immobile, permettendo così di inglobare in tale categoria sia gli autoveicoli, sia i dispositivi tecnologici installati su di essi.

Un prodotto, prosegue l'art. 117 cod. cons., deve essere considerato difettoso qualora non offra al consumatore la sicurezza attinente ad ogni circostanza del caso, fra cui: «a) il modo in cui il prodotto è stato messo in circolazione, la sua presentazione, le sue caratteristiche palesi, le istruzioni e le avvertenze fornite; b) l'uso al quale il prodotto può essere ragionevolmente destinato e i comportamenti che, in relazione ad esso, si possono ragionevolmente prevedere; c) il tempo in cui il prodotto è stato messo in circolazione».

Da tale assunto possono delinearci tre aspetti principali: la disposizione dell'articolo fa implicitamente riferimento a conoscenze tecniche specifiche e, pertanto, il riconoscimento del difetto deve avvenire, in maniera attendibile, da parte di un esperto del settore; devono essere rispettate le regole tecniche vigenti al momento dell'introduzione del bene sul mercato; il prodotto potrà essere ritenuto difettoso soltanto se da qualche parte del mondo tale circostanza sia stata scientificamente provata ⁽⁴⁸⁾.

Il concetto di difetto, strettamente connesso a quello di sicurezza e di pericolo per chi fa uso del prodotto, non coincide invece con il concetto di vizio, considerato un'imperfezione del bene che non necessariamente deve comportare mancanza di sicurezza del prodotto. In base all'art. 103 cod. cons. è ritenuto sicuro un prodotto che «[...] non presenti alcun rischio oppure presenti unicamente rischi minimi, compatibili con l'impiego del prodotto e considerati accettabili nell'osservanza di un livello elevato di tutela della salute e della sicurezza delle persone».

La normativa sulla responsabilità del produttore per danni da prodotto difettoso è, ad oggi, applicabile anche al settore della circolazione stradale qualora il danno sia con-

⁽⁴⁸⁾ Cfr. *La responsabilità del produttore* (a cura di G. Alpa-M. Bin-P. Cendon), Padova, 1989, 56.

seguito da difetto di costruzione e/o difetto di manutenzione, rompendo, per l'appunto, la rigida struttura prevista dall'ultimo comma dell'art. 2054 cod. civ.

L'art. 114 cod. cons. propone un principio generale secondo il quale il produttore risponde dei danni cagionati da difetti del suo prodotto ⁽⁴⁹⁾: trattasi però non di responsabilità oggettiva assoluta poiché l'art. 118 cod. cons. istituisce un elenco di fattori per i quali il produttore è considerato esonerato dalla responsabilità a suo carico ⁽⁵⁰⁾. Tra i fattori proposti, due risultano particolarmente rilevanti per l'analisi oggetto della presente trattazione «*b) il difetto che ha cagionato il danno non esisteva quando il produttore ha messo il prodotto in circolazione*»; «*e) lo stato delle conoscenze scientifiche e tecniche, al momento in cui il produttore ha messo in circolazione il prodotto, non permetteva ancora di considerare il prodotto come difettoso*» ⁽⁵¹⁾.

Con riguardo al fattore di esclusione rispondente alla

⁽⁴⁹⁾ Lo stesso principio è stabilito anche dall'art. 1 della dir. 85/374/CEE. In argomento, cfr. U. CARNEVALI, *Il difetto di progettazione negli autoveicoli*, in *Resp. civ. prev.* 2011, 2108.

⁽⁵⁰⁾ Sul punto, si vedano R. MAZZON, *La responsabilità civile. Responsabilità oggettiva e semioggettiva*, Torino, 2012, 1063; M.C. GAETA, *Automazione e responsabilità civile automobilistica*, cit., 1734; S. POLLASTRELLI, *Driverless cars: i nuovi confini della responsabilità civile automobilistica e prospettive di riforma*, cit., 115; R. LOBIANCO, *Veicoli a guida autonoma e responsabilità civile: regime attuale e prospettive di riforma, II parte*, cit., 1082.

⁽⁵¹⁾ Le altre fattispecie esimenti elencate dall'art. 118 cod. cons., riportate per completezza, sono: «*a) il produttore non ha messo il prodotto in circolazione; c) il produttore non ha fabbricato il prodotto per la vendita o per qualsiasi altra forma di distribuzione a titolo oneroso, né lo ha fabbricato o distribuito nell'esercizio della sua attività professionale; d) se il difetto è dovuto alla conformità del prodotto a una norma giuridica imperativa o a un provvedimento vincolante; f) nel caso del produttore o fornitore di una parte componente o di una materia prima, se il difetto è interamente dovuto alla concezione del prodotto in cui è stata incorporata la parte o materia prima o alla conformità di questa alle istruzioni date dal produttore che la ha utilizzata*».

lett. *b*), art. 118, è ammessa la semplice prova liberatoria da parte del produttore qualora, tenuto conto delle circostanze, «*sia probabile che il difetto non esistesse ancora nel momento in cui il prodotto è stato messo in circolazione*»; l'art. 124 cod. cons. statuisce la nullità di qualsiasi clausola contrattuale o patto che introduca ulteriori fatti di esclusione della responsabilità oltre a quelli stabiliti dall'art. 118.

Il fattore enunciato dalla lett. *e*), art. 118 (il cosiddetto rischio di sviluppo ⁽⁵²⁾), parrebbe costituire un compromesso tra il fornire tutela agli interessi dei consumatori e incentivare lo studio e lo sviluppo tecnologico delle imprese. Con riferimento al campo *automotive* non sarebbe, infatti, un'operazione semplice dimostrare lo stato delle conoscenze tecniche e scientifiche nel momento del rilascio in commercio del veicolo automatizzato, stante la considerazione che è un settore in costante e rapida evoluzione. L'innovazione tecnologica, di fondamentale importanza per lo sviluppo del mercato, comporta la preferenza di immettere in circolazione il veicolo automatizzato piuttosto che attendere eventuali e ulteriori accertamenti. Se la quota di responsabilità prevista fosse maggiore, il produttore potrebbe decidere di non introdurre nuove tecnologie sul mercato bloccando, per così dire, lo sviluppo stesso del settore. È pur vero, però, che già da questo primo assunto il sistema non sembra tutelare i potenziali danneggiati in un sinistro provocato da un veicolo a guida autonoma affetto da difetto di fabbricazione, fornendo al costruttore importanti fattori di esclusione della responsabilità.

Il danneggiato inoltre, trattandosi di responsabilità extracontrattuale, è chiamato a provare il nesso causale tra il difetto del prodotto ed il danno e, in presenza di concorso

⁽⁵²⁾ Istituto interpretato dalla Corte di giustizia con sentenza 29 maggio 1997, n. 300, in *Resp. civ. prev.* 1997, 1040, e in *Danno e resp.* 1997, 569, con nota di S. BASTIANON, *La Corte di Giustizia CE e la responsabilità del produttore*. Sul punto anche C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, 701.

di colpa da parte del danneggiato, il risarcimento che gli è dovuto è proporzionato al suo coinvolgimento nell'accadimento del sinistro.

Lo stesso obbligo dimostrativo del nesso causale difetto – danno, in capo al danneggiato, risulta complesso se tralato in capo ad un soggetto coinvolto in un sinistro che registri la presenza di veicolo autonomo: data la novità e la complessità delle tecnologie che lo caratterizzano, l'onere probatorio risulterebbe pressoché impossibile per il danneggiato, e particolarmente dispendioso.

Circa la risarcibilità del danno, la PLD esclude espressamente il danno subito dallo stesso prodotto difettoso, che, parlando di *automotive*, risulta di un ragguardevole valore economico. L'unico risarcimento ammesso riguarda, infatti, il danno a beni destinati all'uso privato, escludendo i danni cagionati a infrastrutture ed a beni di uso pubblico fornendo, così, una vasta gamma di danni non risarcibili in capo al costruttore.

L'art. 117, comma 1, cod. cons., costruisce il concetto di difettosità del prodotto intorno ad un livello di sicurezza che si può legittimamente attendere, ma stabilire quando tale livello sia garantito con riferimento ad una tecnologia innovativa e oggetto di odierno studio è di improbabile individuazione, gli stessi operatori del settore asseriscono che aspettarsi che un prodotto risulti esente da difetti sia oltremodo irragionevole⁽⁵³⁾.

Un'altra importante obiezione concerne l'applicazione della PLD ai *software*: è ancora in corso di dibattito la comprensione degli stessi sotto l'ombrello della definizione di «prodotto»; l'art. 117, comma 2, cod. cons., sancisce inoltre il principio secondo cui «*un prodotto non può essere conside-*

⁽⁵³⁾ Cfr. Parere del Comitato Economico e Sociale Europeo sulla «*Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo, al Comitato delle Regioni - Verso la mobilità automatizzata: una strategia dell'UE per la mobilità del futuro*», (2019/C 62/43).

rato difettoso per il solo fatto che un prodotto più perfezionato sia stato in qualunque tempo messo in commercio»: concetto che risulta di difficile applicazione ai prodotti informatici introdotti in commercio ormai da tempo e ai quali sono riservati *update* periodici. Qualora, infatti, il malfunzionamento di un mezzo a guida autonoma sia stato causato da un mancato aggiornamento del *software* di bordo, per ragioni che non dipendono dal proprietario, la presenza in circolazione di mezzi dotati del medesimo *software* aggiornato sembrerebbe escludere la responsabilità del produttore⁽⁵⁴⁾.

Il sistema di responsabilità delineato dalla PLD risulterebbe, dunque, inadatto alla canalizzazione della responsabilità per difetti di fabbricazione e malfunzionamenti delle vetture a guida autonoma in capo al produttore automobilistico ed al programmatore del *software* di guida, suggerendo la necessità di istituire un nuovo apposito regime, in sede unionale, concernente i profili di responsabilità nei prodotti ad alta o completa automazione.

Sul tema, risulta doveroso menzionare la proposta di Direttiva unionale «sulla responsabilità da intelligenza artificiale» del 28 settembre 2022⁽⁵⁵⁾, con cui si propone di ammodernare la legislazione vigente in relazione all'istituto della responsabilità oggettiva dei fabbricanti per prodotti difettosi, dalle tecnologie intelligenti ai prodotti farmaceutici, in una chiave di rivisitazione che garantisca la certezza del diritto alle imprese, permettendo loro di continuare a sperimentare ed investire in prodotti innovativi, e alle vittime di danno da prodotto difettoso di ottenere adeguato risarcimento. In tal senso, il danneggiato avrà la possibilità di chiedere risarcimento del danno al produttore, sulla base di un regime di responsabilità oggettiva, non soltanto per i

⁽⁵⁴⁾ Sul punto P. MACHNIKOWSKI, *European Product Liability, An Analysis of the State of the Art in the Era of New Technologies*, 2016, 40, 60.

⁽⁵⁵⁾ Direttiva recante «Nuove norme in materia di responsabilità per i prodotti e l'IA per proteggere i consumatori e promuovere l'innovazione».

malfunzionamenti causati da difetti presenti al momento della produzione, ma anche per quelli conseguenti ad aggiornamenti e sviluppi successivi, che sarebbero altrimenti difficili da imputare al produttore in virtù dell'opacità che caratterizza i sistemi di IA.

Le nuove regole permetteranno a chiunque abbia subito danni causati da prodotti o servizi basati su sistemi di Intelligenza Artificiale, di poter beneficiare dei medesimi livelli di protezione di cui avrebbero diritto se i danni fossero riconducibili ad altra circostanza, in linea con quanto enunciato dagli obiettivi del Libro Bianco sull'IA ⁽⁵⁶⁾ e dal progetto di regolamento sull'IA presentato dalla Commissione nell'aprile 2021⁽⁵⁷⁾.

Con la proposta di Direttiva «sulla responsabilità da intelligenza artificiale», posta al fianco della normativa in tema di prodotti difettosi, il legislatore europeo tenta di delineare un regime normativo armonizzato di responsabilità

⁽⁵⁶⁾ Libro Bianco sull'Intelligenza Artificiale – Un approccio europeo all'eccellenza e alla fiducia, approvato il 19 maggio 2021 dalla IX Commissione della Camera che, con riguardo proprio all'Intelligenza Artificiale, ha affermato che «*spetta all'Unione europea fornire un quadro giuridico comune per la prevenzione e la gestione dei rischi connessi all'uso di queste tecnologie, favorire il coordinamento tra i centri di eccellenza europea e tra il mondo della ricerca e i settori produttivi e supportare l'impiego dell'intelligenza artificiale nei settori dell'economia sostenibile, tenendo fermo il principio per cui questo strumento in nessun caso dovrebbe sostenere o sollevare le persone dalle responsabilità*».

⁽⁵⁷⁾ Il progetto di regolamento *Artificial Intelligence Act*, cosiddetto AIA, del 21 aprile 2021 della Commissione Europea è un elemento chiave nella politica UE, volto a garantire lo sviluppo e l'adozione, in tutto il mercato unico, di un sistema IA sicuro e lecito che rispetti i diritti fondamentali, di un quadro giuridico uniforme in materia, di un miglioramento della *governance* e dell'applicazione effettiva della normativa vigente in relazione ai diritti fondamentale e alla sicurezza, con il proposito di accelerare gli investimenti nell'IA in Europa. G. FINOCCHIARO, *La proposta di regolamento sull'intelligenza artificiale: il modello europeo basato sulla gestione del rischio*, in *Dir. inf. inform.*, 2022, 303.

extracontrattuale per i danni causati dall'IA, strettamente connesso a quanto stabilito dall' *Artificial Intelligence Act* in tema di sicurezza e sviluppo quale presupposto per verificare la sussistenza di un comportamento colposo. Mediante il richiamo alle definizioni fornite dall'AIA, la proposta di Direttiva semplifica il metodo di acquisizione degli elementi di prova ed il relativo onere probatorio del fatto colposo da cui è scaturito il danno ⁽⁵⁸⁾. L'intento del legislatore europeo, nella prospettiva di fornire una regolamentazione eurounitaria, è quello di attuare modifiche normative che abbiano un impatto limitato sui sistemi normativi previgenti, intervenendo sul piano dell'agevolazione di acquisizione degli elementi informativi che permettono al danneggiato di formulare la domanda in giudizio e sull'attenuazione dell'onere probatorio a carico dello stesso danneggiato con l'introduzione di presunzioni relative alla sussistenza del nesso di causalità ⁽⁵⁹⁾.

4. *Regime assicurativo: brevi cenni sulle ipotesi di modifica* – Il debutto dei veicoli automatizzati di livello 3 rappresenta il primo, concreto, passo che vede il venir meno del controllo del conducente sul veicolo, e di conseguenza il venir meno di tutti quei fattori umani principali cause di sinistri automobilistici, imponendo il ripensamento prospettico non soltanto della struttura giuridica della r.c. auto, ma anche del sistema assicurativo ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁸⁾ In argomento, cfr. L.M. LUCARELLI TONINI, *L'IA tra trasparenza e nuovi profili di responsabilità: la nuova proposta di «AI Liability Directive»*, cit., 351.

⁽⁵⁹⁾ Lo stesso art. 1 della Proposta di *AI Liability Directive* osserva, infatti, che «le misure previste dalla direttiva possono integrarsi senza attriti nei sistemi di responsabilità civile esistenti, in quanto riflettono un approccio che non incide sulla definizione di concetti fondamentali quali 'colpa' o 'danno', dato che il significato di tali concetti varia notevolmente da uno Stato membro all'altro».

⁽⁶⁰⁾ Come detto *supra*, esigenza che traspariva già dal d.m. 28

Il regime assicurativo attuale è imperniato sul rigoroso sistema fissato dall'art. 2054 cod. civ., basato su responsabilità presunte od oggettive del conducente e del proprietario del veicolo giustificate dall'intrinseca pericolosità sia del veicolo che della circolazione stradale, e che comporta l'esigenza di fornire tutela ai terzi danneggiati.

Tuttavia, considerati i futuri sviluppi nell'allocazione dei costi degli incidenti e della responsabilità per sinistri coinvolgenti veicoli a guida autonoma, oltre a tutte le variabili tecnologiche che saranno introdotte nel sistema della circolazione stradale, il regime in oggetto è destinato a subire importanti riforme ⁽⁶¹⁾.

Diverse sono state le ipotesi di modifica avanzate in materia, come, ad esempio, attuare la teoria «assimilazionista» per la quale sarebbe sufficiente leggere in termini elastici le disposizioni attuali, affiancando la responsabilità r.c. auto a quella da prodotto difettoso prevista dagli articoli 114 ss. cod. cons., senza bisogno di intervento di riforma.

Un'altra probabile proposta risolutiva, elaborata nell'ambito delle teorie di *Law and Economics*, è l'introduzione di un fondo indennitario, cosiddetto *Market Enterprise Responsibility*, che prevede la costituzione di un apposito fondo quale garanzia contro eventuali rischi di un sistema au-

febbraio 2018, introduttivo di una specifica copertura assicurativa con un massimale minimo pari a quattro volte quello previsto per il veicolo usato a fini sperimentali nella sua versione priva di qualsiasi tecnologia di guida automatica. In argomento, cfr. D. CERINI, *Dal decreto smart road in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, cit., 401; G. VOTANO, *La responsabilità da circolazione stradale nella fase di transizione dai veicoli tradizionali alle auto a guida automatica*, cit., 340; R. MANCINI-A. TORINI, *L'Intelligenza Artificiale nella finanza e nelle assicurazioni*, in *Intelligenza artificiale* (a cura di U. Ruffolo), in *Il diritto, i diritti, l'etica*, cit., 619.

⁽⁶¹⁾ C. PERLINGIERI, *L'incidenza dell'utilizzazione della tecnologia robotica nei rapporti civilistici*, in *Rass. dir. civ.* 2015, 1241, si interroga sulle nuove possibili forme di assicurazione obbligatoria necessarie alla luce dello sviluppo della robotica.

tomotive votato ad una maggiore sicurezza ma fondato non su un sistema risarcitorio bensì, appunto, indennitario ⁽⁶²⁾. A tale fondo dovrebbero contribuire tutti i soggetti coinvolti dagli effetti benefici del nuovo sistema tecnologico, quali produttori, assicuratori e utenti-utilizzatori, per incentivare la produzione e l'innovazione del settore. Un importante risvolto positivo che si potrebbe avere dalla creazione di tale fondo indennitario sarebbe la, probabile, soluzione alle delicate questioni etiche sulle *tragic choices* per le quali un veicolo a guida autonoma potrebbe trovarsi a compiere scelte fondamentali in una situazione di pericolo, su quale bene e quale interesse tutelare di fronte all'inevitabilità di un danno, dovendo impostare *ex ante* le istruzioni da fornire al veicolo per gestire situazioni di tale natura.

Il profilo etico è sicuramente quello più sensibile tra gli aspetti rilevanti ricollegabili al fenomeno delle auto a guida autonoma, stante la considerazione che ci si potrebbe trovare a dover scegliere tra preservare la vita dei passeggeri o tentare di minimizzare il rischio complessivo ⁽⁶³⁾: «*la scelta*

⁽⁶²⁾ Per maggiori approfondimenti, cfr. K.S. ABRAHAM-L.R. RABIN, *Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: A New Legal Regime for a New Era*, *Virginia Law Review*, 2019, 145; E. AL MUREDEN, *Autonomous cars e responsabilità civile tra disciplina vigente e prospettive de iure condendo*, cit., 921. Sul tema, si veda anche M.C. GAETA, *Liability Rules and Self-Driving Cars: the Evolution of Tort Law in the Light of New Technologies*, Napoli, 2019.

⁽⁶³⁾ Su tale punto ritrova attualità il cosiddetto *trolley problem*, concetto espresso da F. FOOT, *The problem of abortion and the doctrine of the double effect*, *Oxford Review*, 1967: overosia l'importanza di decidere quale condotta adottare nel caso sia inevitabile sacrificare, in alternativa, la vita di coloro che viaggiano su di un veicolo o di quella di soggetti terzi. Due principali scuole di pensiero hanno interpretato il problema, l'una in ottica utilitaristica, per la quale il bene maggiore è sempre quello che soddisfa il più alto numero di individui, l'altra che accoglie, invece, la visione morale della questione condannando ogni scelta causativa di un danno, anche se deputata a salvare più persone. Per una puntuale disamina delle due correnti di pensiero si rimanda a P. LIN, *The Ethics of Autonomous Cars*, *The Atlantic*, 2013. In argomento anche A. HEVELKE-J. N. RUMELIN, *Responsibility for*

della prima porterebbe a un complessivo peggioramento della sicurezza della totalità della popolazione, la seconda porterebbe i singoli, non disposti a essere messi in secondo piano rispetto alla collettività, a scegliere tecnologie inferiori che comprometterebbero l'ecosistema» (64).

Va, ad ogni modo, fortemente evidenziato che l'attenzione alla vita e alla tutela della dignità umana è il principale approccio da considerare per tutte le operazioni di protezione che dovranno essere programmate e che, nei casi in cui il danno non sia evitabile, l'unico motore necessario ad ispirare la scelta da compiere è la tutela del valore della vita umana (65).

Con la diffusione dei CAV (*connected and autonomous vehicles*) l'intero modello di attribuzione della responsabilità e delle coperture assicurative necessita di essere rivisto, prevedendo un aumento delle coperture per danni da prodotto ed una rimodulazione dei rischi legati al funzionamento del veicolo, alla luce dell'inevitabile aumento dei *cyber risks*, dell'emersione della responsabilità da algoritmo (66) e dei nuovi rischi spaziali concernenti la gestione dei satelliti che permetteranno il concreto funzionamento delle auto a guida autonoma.

Accanto al ruolo del conducente e/o supervisore, propor-

crashes of autonomous vehicles: an Ethical analysis, Springer, 2014.

(64) Così E. QUARTA-R. TREZZA, *Driverless car o driverless law: quale direzione prenderà il diritto per evitare «incidenti sistematici»?», in *Cultura giuridica e diritto vivente*, 8, 2021, 9.*

(65) A. VEDASCHI-G. M. NOBERASCO, *Gli autoveicoli a guida autonoma alla prova del diritto*, in *Diritto pubblico comparato ed europeo* 2019, 785.

(66) Cfr. U. RUFFOLO, *Per i fondamenti di un diritto della robotica self-learning: dalla machinery produttiva all'auto driverless: «verso una responsabilità da algoritmo»», in *Intelligenza artificiale e responsabilità, Responsabilità «da algoritmo»? - A.I. e automobili self driving, automazione produttiva, robotizzazione medico-farmaceutica - A.I. e attività contrattuali - Le tendenze e discipline unionali* (a cura di U. Ruffolo), atti del Convegno del 29 novembre 2017, presso l'Università per Stranieri di Perugia, Milano, 2017, 16.*

zionalmente allo sviluppo dei livelli SAE previsti, ci sarà un importante quota di responsabilità da attribuire al produttore del veicolo autonomo. Se davvero, come indicato dagli studiosi del settore, le nuove tecnologie di trasporto garantiranno, già nella fase di transizione, una riduzione dei sinistri causati dalla negligenza del conducente, per arrivare alla totale scomparsa nella fase successiva, gli scenari assicurativi che ne saranno maggiormente interessati saranno quelli legati all'evoluzione del danno da prodotto, con conseguente aumento di coperture per tale fattispecie, e all'aumento dei rischi spaziali e informatici. Entrambi i settori sono caratterizzati, nello scenario assicurativo vigente, «*da assenza di obbligatorietà e da una situazione di sottoassicurazione*» ⁽⁶⁷⁾.

L'evoluzione tecnologica che conduce ad un sistema di responsabilità che privilegia la centralità del veicolo-prodotto ed un forte impatto delle polizze di responsabilità civile in capo allo stesso produttore, causerà nel tempo un incisivo mutamento delle strategie distributive delle assicurazioni che si ripercuoterà su imprese ed intermediari circa l'eventuale introduzione di assicurazione obbligatoria per il danno da prodotto e gli altri rischi ad esso correlati, e per il tentativo di mantenere soluzioni di coperture facoltative per le imprese automobilistiche ⁽⁶⁸⁾.

Una consistente riduzione dei costi amministrativi, relativi all'accertamento dell'esistenza del difetto, sarà realizzata per mezzo dell'introduzione della *black box*, grazie alla quale verificare le cause di eventuali sinistri in modo più rapido e certo; così si è espresso il legislatore europeo, san-

⁽⁶⁷⁾ Così D. CERINI, *Dal decreto smart road in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, cit., 405, che fornisce un'analisi approfondita di entrambi i settori citati. Sul tema, si veda anche A. PISANI TEDESCO, *Smart Mobility e i rischi satellitari e informatici: i possibili scenari di allocazione della responsabilità civile*, in *Diritto del Commercio Internazionale*, IV, 2019, 801.

⁽⁶⁸⁾ V. S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli. Art. 2054*, cit., 10.

cendo l'obbligo della presenza del «registratore di dati di evento», non disattivabile, in tutti gli autoveicoli di prima immatricolazione a partire dal 7 luglio 2024 ⁽⁶⁹⁾.

È lecito aspettarsi un mutamento che dovrà, ragionevolmente, trovare un coordinamento a livello europeo e non svolgersi soltanto su scala nazionale, così da consentire un'armonizzazione unionale e rappresentare un modello di integrazione anche per altri contesti sovranazionali ⁽⁷⁰⁾.

5. *Considerazioni conclusive* – L'attività di sviluppo nel settore *automotive*, oggetto della trattazione, presenta significativi elementi di interdisciplinarietà attinenti non soltanto all'ambito dell'ingegneria e della programmazione informatica, ma anche all'etica e alle scienze giuridiche.

Le auto a guida autonoma nascono dalla fusione di sistemi produttivi differenti, la meccanica e l'informatica, che cooperano per lo sviluppo costante e progressivo di un prodotto che, di fatto, non è ancora definitivo poiché l'attività di ricerca è ancora ai suoi inizi.

Analogo discorso può essere rivolto alla legislazione che disciplina questo settore in via di sviluppo: non si può pretendere che lo Stato ci fornisca una disciplina precisa che regoli un fenomeno che sta ancora cercando non soltanto la giusta conciliazione tra la realtà, l'informatica e la meccanica che lo rendono un prodotto fruibile, ma anche una compatibilità con la legislazione di uno Stato moderno che permetta una regolamentazione *ad hoc*.

Produrre e sviluppare un sistema di guida autonoma esige una conciliazione tra il mondo produttivo meccanico e quello informatico che ben si sposi con la regolamentazione normativa vigente in materia, in un'ottica di accoglimento e compatibilità delle novità e degli incisivi cambiamenti che

⁽⁶⁹⁾ Così l'art. 19, comma 2, Reg. (UE) 27/11/2019, n. 2144.

⁽⁷⁰⁾ Sul punto, si ravvisa la direttiva 2021/2118/UE del 24 novembre 2021 sull'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di autoveicoli.

saranno gradualmente introdotti: un'attività interdisciplinare di ricerca e sviluppo che, come già detto, è ancora agli inizi.

Alla luce delle brevi considerazioni *supra*, va detto, però, che una reazione così tardiva da parte del legislatore unionale rischia di tradursi in costi fin troppo eccessivi, soprattutto considerando il fatto che legislatori di paesi extra-europei, quali Stati Uniti, Cina, Giappone, si stanno dotando, o lo hanno già fatto almeno in parte, di specifiche norme che affrontano vari aspetti del settore.

Il potenziale pericolo per l'Ue è che ritardare nel dare regolamentazione ai quesiti chiesti a gran voce dal mercato porti a doversi quasi adattare a soluzioni normative non propriamente adeguate al mercato unico europeo, ai principi economico-giuridici su cui lo stesso si basa ed ai primari obiettivi dell'Unione europea; oltre a ciò, si ravvisa il pericolo per il quale l'Ue venga «sorpasata» dalle diverse normative interne di cui alcuni Stati membri si stanno dotando perché incapaci di stare fermi ad attendere una normativa europea che dia soluzioni giuridiche ai numerosi quesiti, etici, economici e giuridici incalzanti nel settore dell'*automotive*. Il legislatore europeo potrebbe, di conseguenza, rischiare di trovarsi a dover emanare soluzioni legislative trainate da queste normative etero-determinate che, in alcuni casi, potrebbero persino non essere compatibili rispetto agli obiettivi dei Trattati europei o degli altri Stati membri ⁽⁷¹⁾.

Le prospettive di riforma del sistema di imputazione della responsabilità per incidenti che coinvolgono veicoli

⁽⁷¹⁾ Il fenomeno della cosiddetta «osmosi a doppio senso» tra legislatore europeo e legislatori dei singoli Stati membri, in virtù del quale, talvolta, categorie giuridiche di ordinamenti nazionali sono confluite nel lessico unionale stabilendo un fenomeno di circolazione di modelli normativi non soltanto dall'alto verso il basso, ma anche dal basso verso l'alto. Sul tema cfr. S. CIPOLLINA, *I confini giuridici del tempo presente*, Milano, 2003.

a guida parzialmente autonoma sembra che non possano prescindere dall'obbligo generale, in capo al conducente, inteso come colui che ha attivato il sistema di guida autonoma o come colui che conduce il mezzo, di vigilare sul corretto funzionamento del sistema di guida e, nel caso ce ne fosse bisogno per situazioni di pericolo o sia lo stesso sistema a richiederlo, riprendere il controllo della guida.

Tale impostazione avallerebbe il rimanere in vigore di una forma di responsabilità del conducente imperniata sull'imputazione soggettiva della colpa presunta, da cui il soggetto può liberarsi dimostrando di aver fatto il possibile per evitare il danno.

È bene ribadire, però, l'affiancamento alle figure del conducente e del proprietario, in un futuro di piena guida autonoma, di nuove figure come il produttore del mezzo e del *software* su di esso installato cui imputare profili di responsabilità in una visione che, però, non sembra essere del tutto favorevole ai soggetti danneggiati e che penalizza, almeno in parte, il proprietario stesso.

Preso atto del superamento della centralità del ruolo del conducente, si può idealmente preannunciare un regime di responsabilità oggettiva che obblighi in solido sia il proprietario del veicolo sia il produttore dello stesso, al fine di garantire opportuni risarcimenti alle vittime di incidenti stradali, i quali peraltro dovrebbero fortemente diminuire a seguito del venir meno del fattore umano ed in una logica introduttiva del concetto di *deep learning* ⁽⁷²⁾. Quest'ultimo è il fattore preponderante che consente alle auto non solo di essere programmate ad assumere decisioni, ma anche di

⁽⁷²⁾ Il *deep learning* «è il campo di ricerca del machine learning e dell'intelligenza artificiale che si basa su diversi livelli di rappresentazione, corrispondenti a gerarchie di caratteristiche di fattori o concetti, dove i concetti di alto livello sono definiti sulla base di quelli di basso»: così M. FERRAZZANO, *Dai veicoli a guida umana alle autonomous car. Aspetti tecnici e giuridici, questioni etiche e prospettive per l'informatica forense*, cit., 107.

costruirsi un vero e proprio bagaglio di informazioni che gli permetta di valutare situazioni similari future.

L'obiettivo da raggiungere è quello di riuscire a progettare veicoli autonomi che replichino i comportamenti dei conducenti umani, mediante la dotazione agli stessi di funzioni sensoriali e cognitive, dunque memoria, apprendimento e pensiero logico, per poi far sì che il patrimonio informativo accumulato possa essere condiviso tra tutti i veicoli grazie ad un'apposita piattaforma che li connette in tempo reale.

Una delle principali criticità del sistema *automotive* è data, però, dal periodo di transizione che vedrà circolare in contemporanea auto condotte dall'uomo e auto totalmente autonome, conseguendone l'urgenza di tempestivi e svariati ambiti di intervento da parte del legislatore.

Idealisticamente parlando, ritenere le case automobilistiche responsabili di eventuali incidenti causati da prodotti da loro creati sembrerebbe l'opzione più ovvia in quanto il veicolo sarebbe un loro prodotto e il proprietario un mero passeggero che, tolto il fattore umano causativo del 90% degli incidenti, nulla può sui rischi satellitari e informatici propri del veicolo autonomo. Ma lasciare l'intera responsabilità in capo alle industrie automobilistiche potrebbe costituire un forte limite allo sviluppo dei veicoli di livello 4 e 5 SAE, in quanto nessuno si assumerebbe un rischio così elevato a sviluppare nuove soluzioni tecnologiche.

Si potrebbe prevedere una responsabilità in solido della casa automobilistica e dell'utenza del mezzo autonomo, lasciando all'utilizzatore la responsabilità di vigilare sul corretto andamento del veicolo imputandogli eventuale responsabilità per sinistri che si sarebbero evitati con un tempestivo intervento dell'utente: così decidendo, però, verrebbe meno il fine ultimo della guida autonoma per il quale il fattore umano non avrebbe più un ruolo rilevante.

Qualsiasi siano le nuove ipotesi di responsabilità che si vanno delineando con l'avvento delle *driverless cars*, sia di natura contrattuale che di natura extracontrattuale, è inevitabile dire che comporteranno significativi cambiamenti

su diversi fronti, tra i quali spiccano le questioni *privacy* e regime assicurativo.

Guardando al primo fattore, trattasi dell'interconnessione tra i veicoli autonomi e tra questi ultimi e le infrastrutture stradali istituite *ad hoc*, per la quale va tutelata la circolazione e la protezione dei dati personali coerentemente alle finalità per le quali sono trattati ⁽⁷³⁾.

Sul piano assicurativo, accanto alla tradizionale copertura obbligatoria della responsabilità civile del proprietario dell'auto, dovranno essere introdotte nuove forme di copertura, anch'esse obbligatorie, per danni «tipici» riconducibili all'impiego dell'Intelligenza Artificiale nella circolazione stradale.

⁽⁷³⁾ Cfr. L.M. LUCARELLI TONINI, *L'IA tra trasparenza e nuovi profili di responsabilità: la nuova proposta di «AI Liability Directive»*, cit., 341.

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 2 SETTEMBRE 2021

causa C-570/19



Pres. VILARAS - Rel. ŠVÁBY - Avv. gen. SZPUNAR
Iris Ferries Ltd c. National Transport Authority

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione di servizi passeggeri – Preavviso prima della data di partenza inizialmente prevista – Applicazione del Reg. (UE) n. 1177/2010.

Trasporto di persone - Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione di servizi passeggeri – Diritto al trasporto alternativo – Modalità – Assunzione dei costi aggiuntivi.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione di servizi passeggeri – Preavviso prima della data di partenza inizialmente prevista – Diritto alla compensazione economica – Conseguenze.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 Cancellazione di servizi passeggeri – Diritto alla compensazione economica – Calcolo - Nozione di «prezzo del biglietto».

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Consegna tardiva di una nave al vettore – Nozione di «circosranza eccezionale» – Esclusione.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Diritto alla compensazione economica – Nozione di reclamo – Valutazione della validità.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione viaggio di andata e ritorno – Organismo nazionale preposto all’esecuzione di tale regolamento – Competenza – Sussistenza.

Trasporto di persone – Trasporto marittimo – Reg. (UE) n. 1177/2010 – Artt. 16, 17, 20 e 47 della Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea – Principi di proporzionalità, di certezza del diritto e di parità di trattamento.

RIASSUNTO DEI FATTI – La società madre della Irish Ferries concluse, nel corso del 2016, un contratto per la costruzione di una nave che avrebbe dovuto entrare in servizio nell’estate del 2018 per garantire, tra le altre, una nuova tratta Dublino-Cherbourg. Stanti le rassicurazioni del cantiere navale, nell’ottobre del 2017 la compagnia aprì la registrazione delle prenotazioni relative alla stagione 2018. Nell’aprile del 2018, tuttavia, il cantiere informò la compagnia della impossibilità di consegnare la nave prima del 13 luglio 2018. La Irish Ferries, non potendo sostituire la nave in alcun modo – né con altro mezzo della propria flotta né mediante noleggio di nave sostitutiva – cancellò tutte le corse previste dal 12 al 29 luglio 2018. L’autorità irlandese dei trasporti adottò – dopo aver trasmesso alla compagnia un avviso preliminare relativo all’applicazione del reg. (UE) n. 1177/2010 – una decisione con la quale contestava alla Irish Ferries la violazione degli artt. 18 e 19 del summenzionato regolamento, emettendo quindi due avvisi sulla base di tali articoli, poi confermati all’esito di un procedimento in contraddittorio con il vettore. La compagnia contestò sia la decisione che gli avvisi dinanzi all’Alta corte irlandese, sulla base di numerose argomentazioni. La Corte quindi, sospeso il procedimento, sottopose alla Corte di giustizia dieci questioni pregiudiziali.

Il reg. (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse

settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita (1).

L'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale (2).

Gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'art. 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'art. 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo (3).

L'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in

tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva ⁽⁴⁾.

L'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione ⁽⁵⁾.

L'art. 24 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso non impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto ⁽⁶⁾.

L'art. 25 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato ⁽⁷⁾.

Dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 ⁽⁸⁾.

⁽¹⁻⁸⁾ V. la nota di D. RAGAZZONI, a pag. 895.

Il testo della sentenza di seguito riportato corrisponde s quello oggetto del commento.

Il testo integrale della sentenza è disponibile sul sito <https://curia.europa.eu>.

SULLA PRIMA QUESTIONE – 43. Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.

44. – In via preliminare, occorre rilevare che sia dal testo di tale questione sia dalla motivazione della decisione di rinvio risulta che il giudice del rinvio fa riferimento a un insieme di circostanze che, secondo tale giudice, possono essere pertinenti ai fini della risposta a detta questione, quali l'impossibilità per il vettore di trovare una nave sostitutiva, l'assenza di un servizio di trasporto sostitutivo simile sulla tratta in questione a causa della nuova apertura di tale tratta oppure il numero considerevole di passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse provocata dalla consegna tardiva delle navi di cui trattasi, i quali sono stati rimborsati o hanno usufruito del trasporto alternativo tramite altre navi, su altre corse o mediante altre modalità di trasporto. Tuttavia, dalla decisione di rinvio emerge che detto giudice si chiede in realtà, alla luce dell'argomento esposto dinanzi ad esso dalla Irish Ferries, se il reg. (UE) n. 1177/2010 sia applicabile nel caso in cui il vettore abbia informato i passeggeri della cancellazione del servizio di trasporto con un preavviso di diverse settimane. Infatti, secondo la Irish Ferries, tale ragionamento è applicabile solo a due categorie di passeggeri, vale a dire, da un lato, i passeggeri la cui corsa imminente subisca una cancellazione o sia ritardata e che si trovino fisicamente nel porto e, dall'altro, i passeggeri che si trovino a bordo della nave in fase di crociera.

45. – Ciò precisato, occorre rilevare che l'ambito di applicazione del reg. (UE) n. 1177/2010 è delimitato dall'art. 2 dello stesso. Il § 1 di tale articolo stabilisce il principio secondo cui detto regolamento si applica a tre categorie di passeggeri, vale a dire, in primo luogo, quelli che viaggiano con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, in

secondo luogo, quelli che viaggiano con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il cui porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione, e, in terzo luogo, quelli che viaggiano in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. I §§ da 2 a 4 di detto articolo elencano invece i casi in cui detto regolamento non si applica.

46. – Da una lettura complessiva dell'art. 2 del reg. (UE) n. 1177/2010 risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso delimitare l'ambito di applicazione di tale regolamento alla luce di due criteri di cui occorre tener conto cumulativamente, ossia, da un lato, il luogo di imbarco o di sbarco del servizio di trasporto di cui trattasi, e, dall'altro, il fatto che i passeggeri «viaggino con» il servizio di trasporto o che «viaggino in» una crociera.

47. – Nel caso di specie, la risposta alla prima questione richiede l'interpretazione della nozione di viaggio con un servizio passeggeri marittimo. Orbene, occorre rilevare che detta nozione non è definita né all'art. 2 del reg. (UE) n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento. Tuttavia, si deve constatare che, conformemente al suo significato abituale nel linguaggio corrente, la suddetta nozione può essere oggetto tanto di una lettura restrittiva, nel senso che solo i passeggeri che sono in fase di trasporto a bordo di una nave viaggiano con un siffatto servizio, quanto di una lettura più ampia, comprendente anche i passeggeri che intendono viaggiare con un servizio di trasporto marittimo e che hanno già compiuto le formalità necessarie al riguardo, come una prenotazione o l'acquisto di un biglietto.

48. – Pertanto, secondo costante giurisprudenza della Corte, occorre interpretare la nozione di viaggio tenendo conto non soltanto del suo tenore letterale, ma anche del suo contesto nonché degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in tal senso, sentenza del 12 ottobre 2017, *Kamin und Grill Shop*, C-289/16, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

49. – A tale riguardo, l'impianto sistematico del reg. (UE) n. 1177/2010 depone a favore di un'interpretazione estensiva della nozione di viaggio con un servizio di trasporto marittimo. Infatti, tale regolamento contiene, come rilevato dall'Avvocato generale al § 61 delle sue conclusioni, disposizioni applicabili a situazioni che si verificano in una fase precedente alla prestazione di un

servizio passeggeri. Così, l'art. 4, § 2, di tale regolamento vieta, in sostanza, al vettore di passeggeri di offrire al pubblico condizioni contrattuali e tariffarie discriminatorie in base alla nazionalità del passeggero. Parimenti, l'art. 7, § 2, di detto regolamento prevede che le prenotazioni e i biglietti siano offerti alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi alle stesse condizioni applicabili a tutti gli altri passeggeri.

50. – Inoltre, gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 sarebbero privati di gran parte del loro significato se la nozione di passeggero «che viaggi[a] con servizi passeggeri», ai sensi dell'art. 2, § 1, di tale regolamento, comprendesse solo i passeggeri che si trovino già a bordo di una nave.

51. – L'interpretazione di detta nozione nel senso che essa comprende anche i passeggeri che hanno effettuato una prenotazione o acquistato un biglietto per un servizio di trasporto marittimo risulta altresì confermata dagli scopi perseguiti dal reg. (UE) n. 1177/2010. Come enunciato dai considerando 1, 2 e 13 di tale regolamento, la finalità di quest'ultimo consiste nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, tenendo in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, mediante il riconoscimento a questi ultimi di un livello minimo di protezione in virtù della loro qualità di parte più debole nel contratto di trasporto. Il legislatore dell'Unione ha dunque inteso rafforzare i diritti di tali passeggeri in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti nonché di porre rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato.

52. – Orbene, siffatti scopi presentano, per le persone che abbiano effettuato una prenotazione o acquistato un biglietto per un servizio passeggeri marittimo, almeno la stessa importanza che per i passeggeri che si trovino già a bordo di una nave che effettua un trasporto del genere.

53. – In tale contesto, non si può ritenere che il legislatore dell'Unione abbia inteso subordinare, senza prevedere una disposizione specifica al riguardo all'art. 2 del reg. (UE) n. 1177/2010, l'ambito di applicazione di detto regolamento a condizioni supplementari come quelle contemplate nella prima questione, relative al rispetto di un termine di preavviso minimo per informare il passeggero della cancellazione di un servizio di trasporto, alla presenza fisica del passeggero nel porto o a bordo della nave da trasporto oppure alla disponibilità di tale nave.

54. – Inoltre, non vi è nulla nei lavori preparatori che hanno condotto all'adozione del reg. (UE) n. 1177/2010 che consente di suffragare l'argomento della Irish Ferries secondo il quale il legislatore dell'Unione avrebbe inteso circoscrivere l'ambito di applicazione di tale regolamento mediante le condizioni supplementari di cui al punto precedente.

55. – Per quanto riguarda più specificamente gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, dal loro rispettivo tenore letterale non risulta che la loro applicabilità sia circoscritta da una delle condizioni supplementari menzionate al punto 53 della presente sentenza.

56. – La circostanza che gli artt. 18 e 19 di tale regolamento siano contenuti nel capo III del medesimo, intitolato «Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio», non può suffragare una lettura restrittiva secondo la quale detti articoli si applicherebbero solo nel caso in cui una parte del viaggio abbia già avuto luogo prima dell'interruzione dello stesso e in cui, pertanto, i passeggeri siano fisicamente presenti nel porto o a bordo della nave. Invero, oltre al fatto che una limitazione del genere non risulta dai considerando 13 e 14 di detto regolamento, è sufficiente rilevare, al pari dell'Avvocato generale al § 63 delle sue conclusioni, che la nozione di viaggio non è definita dal reg. (UE) n. 1177/2010 e non può, pertanto, servire da base per limitare l'ambito di applicazione del medesimo.

57. – Infine, occorre rilevare che, mentre l'art. 2, § 1, lett. *c*), del reg. (UE) n. 1177/2010 prevede che gli artt. 18 e 19 dello stesso non si applichino quando un passeggero viaggia in una crociera, l'art. 2, § 1, lett. *a*) e *b*), di tale regolamento non prevede una deroga per il servizio passeggeri. Così, solo l'art. 20 del suddetto regolamento, intitolato «Esenzioni», enuncia le ipotesi in cui i suoi artt. 18 e 19 non si applicano a un siffatto servizio. Orbene, come rilevato dall'Avvocato generale al § 64 delle sue conclusioni, l'interruzione del viaggio non figura tra tali ipotesi che escludono l'applicazione di detti articoli.

58. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che il reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.

SULLA TERZA QUESTIONE – 59. Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo a condizioni simili verso la destinazione finale previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, e, in caso affermativo, se il vettore sia tenuto a fasi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.

60. – Occorre rilevare, in primo luogo, che la nozione di destinazione finale non è definita né all'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento. Tuttavia, dall'art. 18, § 1, lett. *a*), di detto regolamento risulta che la destinazione finale è indicata nel contratto di trasporto e corrisponde, come rilevato dall'Avvocato generale ai §§ 79 e 81 delle sue conclusioni, al luogo convenuto fra il vettore e il passeggero al momento della conclusione del contratto di trasporto, dove il passeggero deve essere trasportato mediante il servizio di trasporto, ossia il porto di sbarco indicato in detto contratto.

61. – A tal riguardo, si deve rilevare che, come specificato all'art. 3, lett. *f*), del reg. (UE) n. 1177/2010, il servizio passeggeri consiste in un servizio di trasporto commerciale di passeggeri via mare o per vie navigabili interne effettuato secondo un orario pubblicato. Il contratto di trasporto è definito, invece, all'art. 3, lett. *m*), di tale regolamento come un contratto di trasporto concluso fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri o crociere. Conformemente all'art. 3, lett. *r*), di detto regolamento, la conclusione del contratto di trasporto si concretizza nel fatto che un passeggero proceda a una prenotazione per la partenza specifica di un servizio passeggeri garantito dal vettore, il quale emette un biglietto che, ai sensi dell'art. 3, lett. *n*), del medesimo regolamento, costituisce un giustificativo del contratto di trasporto.

62. – Dal punto precedente risulta che la conclusione di un contratto di trasporto, atto di natura sinallagmatica, conferisce

al passeggero, in cambio del prezzo che egli paga, un diritto a essere trasportato dal vettore di cui sono stabiliti gli elementi essenziali, ossia, in particolare, i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari di tale servizio di trasporto e la durata dello stesso.

63. – In secondo luogo, poiché la nozione di trasporto alternativo non è definita né all'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento, occorre rilevare che, conformemente al suo significato abituale nel linguaggio corrente, detta nozione rinvia al fatto di trasportare il passeggero verso la destinazione finale in circostanze diverse da quelle inizialmente previste, senza tuttavia esigere che l'itinerario seguito e le modalità di trasporto siano identici a quelli inizialmente previsti.

64. – Ne consegue che la nozione di «trasporto alternativo verso la destinazione finale», ai sensi dell'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, implica che il passeggero sia trasportato verso il luogo previsto contrattualmente, senza che l'itinerario seguito e le modalità di trasporto siano necessariamente identici a quelli inizialmente convenuti. Da ciò deriva che il vettore dispone, in linea di principio, di un certo margine discrezionale per offrire un trasporto alternativo verso la destinazione finale del passeggero il cui servizio di trasporto subisca una cancellazione. Pertanto, il vettore può offrire un trasporto alternativo, anzitutto, mediante un servizio passeggeri sostitutivo da un porto d'imbarco e/o verso un porto di sbarco che segua un itinerario diverso da quello inizialmente previsto nel contratto di trasporto, poi, tramite un siffatto servizio di trasporto con coincidenza, oppure ancora, infine, mediante un servizio di passeggeri marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario.

65. – In terzo luogo, tale facoltà offerta al vettore è tuttavia disciplinata dalle condizioni poste dall'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, vale a dire che detto trasporto alternativo deve essere effettuato a condizioni simili, non appena possibile e senza alcun supplemento.

66. – Per quanto riguarda, anzitutto, il requisito secondo il quale il trasporto alternativo deve essere effettuato «senza alcun supplemento», ai sensi di tale art. 18, occorre rilevare che il legislatore dell'Unione ha inteso far sì che il trasporto alternativo non esponga il passeggero a spese supplementari rispetto a quelle

che egli avrebbe necessariamente sostenuto nell'ambito del servizio di trasporto cancellato per recarsi, in particolare, al porto d'imbarco inizialmente convenuto. Il vettore deve quindi farsi carico di eventuali spese supplementari quali le spese di carburante o per i pedaggi stradali che il passeggero ha sostenuto al fine di recarsi al porto di imbarco alternativo o per lasciare il porto di sbarco alternativo e recarsi al porto di sbarco inizialmente previsto oppure le spese in cui il passeggero è incorso durante il trasporto stradale o ferroviario attraverso un ponte terrestre. Ciò premesso, se è vero che il trasporto alternativo non deve essere effettuato a scapito del passeggero, esso non deve tuttavia porre quest'ultimo in una situazione più vantaggiosa rispetto a quella prevista dal contratto di trasporto, cosicché spetta al passeggero dimostrare l'esistenza delle spese supplementari alle quali è stato esposto a causa del trasporto alternativo.

67. – Da quanto precede risulta che occorre interpretare il requisito del trasporto alternativo «senza alcun supplemento» nel senso che il vettore deve farsi carico degli eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito del trasporto alternativo verso la destinazione finale.

68. – Poi, l'art. 18, § 1, lett. *a*), del reg. (UE) n. 1177/2010 prevede che il vettore debba offrire un trasporto alternativo effettuato a condizioni simili. A tale riguardo, il considerando 13 di detto regolamento indica che il vettore deve proporre al passeggero il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.

69. – Da una lettura complessiva di tali disposizioni risulta che il legislatore dell'Unione ha imposto al vettore di proporre al passeggero un trasporto alternativo non a condizioni identiche, bensì a condizioni simili e soddisfacenti, il che implica il raffronto, come rilevato dall'Avvocato generale al § 88 delle sue conclusioni, tra le condizioni dell'offerta di trasporto alternativo e quelle inizialmente convenute nel contratto di trasporto. A tal riguardo, l'esame della comparabilità delle condizioni di trasporto deve vertere sugli elementi essenziali del contratto di trasporto, quali i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari del servizio di trasporto nonché la sua durata, il numero di eventuali coincidenze, la classe del biglietto e il tipo di cabina prenotata dal passeggero, elementi la cui verifica spetta al giudice del rinvio. Inoltre, detto esame deve essere effettuato dal punto di vista del passeggero in quanto, conformemente all'art.

18 del reg. (UE) n. 1177/2010, letto alla luce dei considerando 12 e 13 di tale regolamento, è in considerazione delle informazioni che il vettore gli fornisce che il passeggero può avere la possibilità di decidere di usufruire di un trasporto alternativo o di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto.

70. – Infine, riferendosi a un trasporto alternativo «non appena possibile», l'art. 18, § 1, lett. *a*), del reg. (UE) n. 1177/2010 esige che il vettore proponga al passeggero un trasporto alternativo che consenta al medesimo di raggiungere la sua destinazione finale non appena possibile e, pertanto, è volto a evitare che tale vettore si limiti a proporre un trasporto alternativo mediante un servizio di trasporto marittimo più tardivo che segua lo stesso itinerario anche qualora esistano ulteriori modalità di trasporto alternativo che consentano al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale il prima possibile.

71. – L'interpretazione suggerita al punto 64 della presente sentenza della nozione di «trasporto alternativo verso la destinazione finale», ai sensi dell'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, è corroborata dagli scopi perseguiti da tale regolamento.

72. – Infatti, come rilevato al punto 52 della presente sentenza, tale regolamento mira, sulla base di quanto emerge dai considerando 1, 2 e 13, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri rafforzando i loro diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti e ponendo rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato.

73. – Orbene, accogliere un'interpretazione restrittiva della nozione di trasporto alternativo verso la destinazione finale, interpretazione che consiste nel limitare tale nozione alla sola offerta di un trasporto alternativo sullo stesso itinerario di quello del servizio di trasporto cancellato, comprometterebbe detto scopo in quanto essa priverebbe di effetto utile il diritto al trasporto alternativo del passeggero previsto all'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 nel caso in cui non esista alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla tratta in questione.

74. – Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla tenza questione dichiarando che l'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo

a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.

SULLE QUESTIONI SECONDA E QUARTA, NONCHÉ SULLA QUINTA QUESTIONE, LETT. A) – 75. Con le sue questioni seconda e quarta, nonché con la quinta questione, lett. *a*), che è opportuno esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 debbano essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero che decida, conformemente all'art. 18 di tale regolamento, di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o di usufruire del trasporto alternativo verso la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, non appena possibile o a una data successiva, può parimenti chiedere una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del suddetto regolamento.

76. – In primo luogo, per quanto riguarda l'applicabilità dell'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 nel caso di un passeggero il cui servizio di trasporto abbia subito una cancellazione, occorre constatare che non vi è nulla nel resto di tale disposizione che indichi che essa non sarebbe applicabile in una situazione del genere. Inoltre, dal considerando 14 del reg. (UE) n. 1177/2010 risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso imporre ai vettori di versare una compensazione economica ai passeggeri non solo in caso di ritardo di un servizio passeggeri, ma anche in caso di cancellazione di un siffatto servizio.

77. – Ne consegue che un passeggero il cui servizio di trasporto subisca una cancellazione può, in linea di principio, chiedere una compensazione economica ai sensi di detto articolo.

78. – Tale interpretazione è corroborata dal contesto in cui si inserisce l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010. Infatti, l'art. 20 di tale regolamento, il quale elenca i casi in cui l'art. 19 non si applica, prevede, da un lato, al § 2, che detto art. 19 non si applica se

il passeggero è informato della cancellazione prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione è causata dal passeggero stesso e, dall'altro, al § 4, che il vettore può esimersi dal pagamento della compensazione economica previsto dal medesimo art. 19, se esso prova che la cancellazione del servizio di trasporto è provocata da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o dal verificarsi di circostanze straordinarie.

79. – Detta interpretazione risulta parimenti conforme allo scopo perseguito dal reg. (UE) n. 1177/2010, vale a dire, come rilevato al punto 51 della presente sentenza, garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri.

80. – In secondo luogo, occorre determinare le condizioni alle quali un passeggero può chiedere la compensazione economica i cui all'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 a seguito della cancellazione di un servizio di trasporto.

81. – A tal proposito, da un lato, dall'art. 18, §§ 1 e 2, del reg. (UE) n. 1177/2010 risulta che, quando un servizio di trasporto subisce una cancellazione o il vettore prevede ragionevolmente una siffatta cancellazione, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.

82. – Come enuncia il considerando 13 di tale regolamento, al fine di ridurre gli inconvenienti causati ai passeggeri a seguito della cancellazione del viaggio, questi ultimi devono avere la possibilità vuoi di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto, vuoi di beneficiare del trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.

83. – Dal combinato disposto di tale art. 18 e di detto considerando 13 risulta che il legislatore dell'Unione ha considerato che la cancellazione di un servizio passeggeri da parte del vettore conduce non già alla risoluzione unilaterale del contratto di trasporto, bensì alla scelta per il passeggero tra la prosecuzione del rapporto contrattuale sotto forma di trasporto alternativo e l'estinzione di tale rapporto contrattuale mediante la domanda di rimborso del prezzo del biglietto.

84. – Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dalla Irish Ferries nelle sue osservazioni scritte, la scelta effettuata dal passeggero di optare per il trasporto alternativo quando è informato della cancellazione del servizio di trasporto non può essere

assimilata alla conclusione di un nuovo contratto di trasporto, giacché detta scelta costituisce solo l'esercizio di una prerogativa conferita al passeggero dall'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010.

85. – Dall'altro lato, l'art. 19, § 1, di tale regolamento stabilisce, in sostanza, che il passeggero può, fermo restando il proprio diritto al trasporto, chiedere una compensazione economica al vettore nel caso in cui egli arrivi in ritardo alla destinazione finale.

86. – Indicando in detto art. 19, § 1, che il passeggero può chiedere al vettore il versamento di una compensazione economica fermo restando il proprio diritto al trasporto, il legislatore dell'Unione ha inteso subordinare il versamento della compensazione economica prevista da tale disposizione alla circostanza che il passeggero disponga di un diritto al trasporto. Pertanto, ove il passeggero non disponga o abbia smesso di disporre di un diritto al trasporto, egli non può chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010.

87. – Ne consegue che occorre distinguere la situazione del passeggero che abbia chiesto il rimborso del suo biglietto dalla situazione del passeggero che abbia chiesto di usufruire del trasporto alternativo verso la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto non appena possibile o a una data successiva.

88. – Infatti per quanto riguarda il passeggero che chieda, in applicazione dell'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010, di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, occorre rilevare, al pari dell'Avvocato generale al § 108 delle sue conclusioni, che, in una situazione del genere, con detta richiesta il passeggero manifesta la propria volontà di liberarsi dall'obbligo di pagare il prezzo, pertanto, perde il diritto al trasporto verso la destinazione finale. Tale passeggero non può dunque chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del succitato regolamento.

89. – Tuttavia, qualora un passeggero non scelga il rimborso, bensì il trasporto alternativo verso la destinazione finale non appena possibile o a una data successiva, si deve considerare che il medesimo ribadisce la sua volontà di essere trasportato e, pertanto, non rinuncia al suo diritto al trasporto verso la destinazione finale per il quale ha pagato. Tale passeggero può, perciò,

chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 qualora le soglie previste da detto articolo siano superate. A tale riguardo, quando il passeggero raggiunge la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, vale a dire, come risulta dal punto 60 della presente sentenza, il porto di sbarco menzionato in detto contratto, con un ritardo superiore a quello fissato in detto articolo, egli può chiedere una compensazione economica ai sensi del medesimo articolo, tenuto conto dei gravi inconvenienti subiti.

90. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda e alla quarta questione, nonché alla quinta questione, lett. *a*), dichiarando che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'art. 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'art. 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo.

SULLA QUINTA QUESTIONE, LETT. B) – 91. Con la sua quinta questione, lett. *b*), il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

92. – In via preliminare, occorre rilevare che, sebbene l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 preveda il metodo di calcolo della compensazione economica minima alla quale un passeggero, il quale soddisfi le condizioni previste da tale articolo, ha diritto, e il cui importo equivale a una determinata percentuale del prezzo del biglietto, né tale disposizione né alcun'altra disposizione di detto regolamento precisa cosa debba intendersi per «prezzo del biglietto».

93. – Ciò premesso, risulta, da un lato, dall'art. 3, lett. *n*), di

detto regolamento, come ricordato al punto 61 della presente sentenza, che il biglietto è un documento attestante l'esistenza di un contratto di trasporto concluso fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri.

94. – Dall'altro lato, l'art. 19, § 3, del reg. (UE) n. 1177/2010 dispone che la compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri.

95. – Dal significato abituale nel linguaggio corrente dei termini «effettivamente pagato» risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso riferirsi, come rilevato, in sostanza, dall'Avvocato generale al § 124 delle sue conclusioni, all'importo totale pagato dal passeggero in cambio del servizio passeggeri che il vettore si è impegnato a eseguire e alle condizioni previste dal contratto. Pertanto, la nozione di prezzo del biglietto comprende tutte le prestazioni che il vettore si è impegnato a fornire al passeggero in cambio del prezzo pagato, ossia non soltanto la prestazione di trasporto in quanto tale, ma anche tutte le prestazioni che si aggiungono al trasporto, quali la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva. Per contro, tale nozione non include gli importi corrispondenti alle prestazioni indipendenti dal servizio passeggeri, che sono chiaramente identificabili, come il compenso percepito dall'agente di viaggio al momento della prenotazione.

96. – Tale interpretazione è corroborata dallo scopo ricordato al punto 51 della presente sentenza, consistente nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri. Infatti, essa consente al passeggero interessato di individuare facilmente l'importo della compensazione economica al quale il medesimo ha diritto in caso di cancellazione del servizio di trasporto.

97. – Detta interpretazione è altresì corroborata dai lavori preparatori del reg. (UE) n. 1177/2010, dai quali risulta che, sebbene il Parlamento avesse proposto di circoscrivere la nozione di prezzo del biglietto all'importo pagato per il trasporto e l'alloggio a bordo ad esclusione dei costi relativi ai pasti, alle altre attività e agli acquisti effettuati a bordo, il legislatore dell'Unione ha scientemente rifiutato di scomporre la nozione di prezzo del biglietto in diverse componenti. In tal modo, il legislatore dell'Unione ha ritenuto che la compensazione economica dovesse essere calcolata tenendo conto del prezzo pagato dal passeggero in cambio di

un servizio di trasporto che non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto.

98. – Infine, questa stessa interpretazione non può essere rimessa in discussione dall'argomento della Irish Ferries secondo il quale, ai fini del calcolo della compensazione economica a cui un passeggero ha diritto, la presa in considerazione delle prestazioni opzionali supplementari scelte da tale passeggero non sarebbe conforme al principio di proporzionalità, in quanto essa determina conseguenze considerevoli sugli oneri finanziari dei vettori, sproporzionate rispetto all'obiettivo di protezione dei passeggeri. Infatti, da una giurisprudenza consolidata della Corte risulta che l'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri del trasporto marittimo, è idoneo a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, punto 81).

99. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla quinta questione, lett. *b*), dichiarando che l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

SULLA SESTA QUESTIONE – 100. Occorre constatare che, se è vero che, nel testo della sesta questione, il giudice del rinvio fa riferimento a un insieme di circostanze, quali l'impossibilità per il vettore di trovare una nave sostitutiva, l'assenza di un servizio di trasporto sostitutivo simile sulla tratta in questione a causa della nuova apertura di tale tratta oppure il numero considerevole di passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse provocata dalla consegna tardiva della nave di cui trattasi, i quali sono stati rimborsati o hanno usufruito del trasporto alternativo tramite altre navi, su altre corse o mediante altre modalità di trasporto, dalla decisione di rinvio risulta tuttavia che l'insieme di tali circostanze trae origine da un evento comune connesso alla consegna tardiva della nave di cui trattasi, cosicché la sesta questione deve essere intesa nel senso che essa mira unicamente a stabilire se la consegna tardiva di una nave sia idonea a rientrare nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010.

101. – Ne consegue che, con la sua sesta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

102. – Al riguardo, si deve ricordare che, come risulta dal punto 90 della presente sentenza, l'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 trova applicazione qualora, a seguito della cancellazione di un servizio di trasporto, il passeggero decida, conformemente all'art. 18 di tale regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile o di rinviare il suo viaggio a una data successiva.

103. – Tuttavia, l'art. 20, § 4, di tale regolamento prevede che l'art. 19 del medesimo non si applichi se il vettore prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli.

104. – Occorre rilevare che, se è vero che la nozione di circostanze straordinarie non è definita né all'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010, né all'art. 3 di tale regolamento, il quale definisce un certo numero di nozioni ai sensi del medesimo, il suo preambolo è invece idoneo a precisare il contenuto di tale nozione.

105. – Infatti, il legislatore dell'Unione ha indicato, come risulta dal considerando 17 del reg. (UE) n. 1177/2010, che siffatte circostanze dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, un insieme di eventi, senza tuttavia contemplare la consegna tardiva di una nave. Da tale indicazione nel preambolo di detto regolamento emerge che il legislatore dell'Unione ha inteso non già che tali eventi – il cui elenco è meramente indicativo – costituiscano di per sé circostanze straordinarie, ma soltanto che essi siano idonei a produrre siffatte circostanze.

106. – Al considerando 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, il legislatore dell'Unione ha fatto riferimento alla giurisprudenza della Corte nella quale quest'ultima ha dichiarato che possono essere considerati circostanze eccezionali gli eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e

che sfuggono al suo effettivo controllo. Con tale rinvio alla giurisprudenza relativa a detta nozione, elaborata nel contesto del trasporto aereo di passeggeri, il legislatore dell'Unione ha inteso adottare un approccio unitario alla nozione di circostanze straordinarie.

107. – Orbene, al pari di una costante giurisprudenza della Corte in materia di diritti dei passeggeri del trasporto aereo, si deve considerare che la nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010, designa gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso (v., per analogia, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

108. – Inoltre, tenuto conto dello scopo perseguito dal reg. (UE) n. 1177/2010, consistente nel garantire, come ricordato al punto 51 della presente sentenza, un elevato livello di protezione dei passeggeri, e del fatto che l'art. 20, § 4, di tale regolamento deroga al principio del diritto alla compensazione economica dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo, la nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di quest'ultima disposizione, deve essere interpretata restrittivamente.

109. – È in tale contesto che occorre valutare se la consegna tardiva di una nave, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, possa essere qualificata come «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, di detto regolamento, letto alla luce del considerando 19 del medesimo.

110. – Nel caso di specie, sebbene la costruzione di una nave non rientri, in linea di principio, nell'attività di un vettore marittimo di passeggeri, bensì in quella di un cantiere navale, resta il fatto che la commessa e la ricezione di una nave da trasporto passeggeri costituiscono eventi certamente rari, ma indubbiamente inerenti al normale esercizio dell'attività di un vettore marittimo di passeggeri. Infatti, nell'ambito della sua attività di trasporto, detto vettore, tra le misure ordinarie di gestione relative all'organizzazione e alla manutenzione della sua flotta, si trova a dover procedere alla commessa di navi.

111. – Tale interpretazione è corroborata dalla circostanza che il contratto avente ad oggetto la commessa e la consegna di

una nave possa contenere un meccanismo compensatorio che copre il rischio di ritardo nella consegna, il che è avvenuto nel caso di specie, come confermato in udienza dalla Irish Ferries. L'istituzione di un siffatto meccanismo conferma che un ritardo del genere costituisce un rischio abituale al quale è esposto un vettore nell'esercizio delle sue attività di trasporto di passeggeri.

112. – Pertanto, si deve considerare che il ritardo nella consegna di una nave costituisce un evento inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore marittimo di passeggeri. Di conseguenza, laddove non sia soddisfatta una delle due condizioni cumulative menzionate al punto 107 della presente sentenza, si deve considerare che un siffatto ritardo non può essere qualificato come «circostanze straordinarie», ai sensi dell'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010, senza che sia necessario esaminare se un evento del genere sfugga all'effettivo controllo del vettore.

113. – Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla sesta questione dichiarando che l'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

(omissis)

SULLA DECIMA QUESTIONE – 139. Con la sua decima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano invalidi in quanto non conformi né ai principi di parità di trattamento, di proporzionalità e di certezza del diritto né agli artt. 16, 17 e 20 della Carta.

140. – In primo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano invalidi alla luce del principio della parità di trattamento e dell'art. 20 della Carta.

141. – La Irish Ferries afferma in termini generali che detto regolamento viola il principio della parità di trattamento e l'art. 20 della Carta imponendo un insieme di obblighi ai vettori marittimi ai quali i vettori aerei e i vettori ferroviari di passeggeri non sono soggetti sebbene tutti questi vettori si trovino in una situazione comparabile. A tale riguardo, la Irish Ferries sottolinea più specificamente che, mentre il vettore aereo può, in applicazione

dell'art. 5, § 1, lett. c), del reg. (CE) n. 261/2004, evitare il versamento della compensazione pecuniaria ove informi il passeggero della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, una siffatta facoltà non risulta invece dal reg. (UE) n. 1177/2010 per il vettore marittimo.

142. – Secondo costante giurisprudenza, il principio della parità di trattamento impone che situazioni comparabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 95, e del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, punto 48).

143. – Risulta, anzitutto, da costante giurisprudenza che la situazione delle imprese che operano nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è comparabile, in quanto, alla luce delle loro modalità di funzionamento, delle condizioni della loro accessibilità e della ripartizione delle loro reti, le diverse modalità di trasporto non sono, quanto alle loro condizioni di utilizzazione, intercambiabili. In tali circostanze, il legislatore dell'Unione ha potuto introdurre regole che prevedono un diverso livello di protezione del consumatore a seconda del settore considerato (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 96, e del 26 settembre 2013, *ÖBB-Personenverkehr*, C-402/11, punto 47 e giurisprudenza ivi citata).

144. – Occorre poi constatare che, in materia di trasporto marittimo, i passeggeri vittime di una cancellazione o di un ritardo prolungato si trovano in una situazione diversa da quella che sperimentano i passeggeri degli altri mezzi di trasporto. Infatti, a causa della localizzazione dei porti e del numero limitato di tratte garantite la cui frequenza può anche variare a seconda delle stagioni, gli inconvenienti subiti dai passeggeri al verificarsi di siffatti disguidi non sono comparabili.

145. – Infine, sebbene il considerando 1 del reg. (UE) n. 1177/2010 miri certamente a garantire un livello di protezione dei passeggeri marittimi comparabile a quello dei passeggeri delle altre modalità di trasporto, il legislatore dell'Unione non ha inteso, contrariamente a quanto sostiene Irish Ferries, ritenere che le diverse modalità di trasporto fossero tra loro comparabili e neppure garantire un livello di protezione identico per ciascuna delle modalità di trasporto.

146. – Pertanto, le cause di esonero dalla responsabilità previste dalla normativa dell’Unione applicabile alle modalità di trasporto dei passeggeri diverse dal trasporto marittimo, come quella prevista all’art. 5, § 1, lett. c), del reg. (CE) n. 261/2004 per il trasporto aereo di passeggeri, non possono essere prese in considerazione nell’ambito dell’esame della comparabilità delle situazioni.

147. – Ne consegue che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 non violano né il principio della parità di trattamento né l’art. 20 della Carta.

148. – In secondo luogo, come risulta dalla decisione di rinvio, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano conformi al principio di proporzionalità.

149. – A tal proposito, la Irish Ferries afferma, in sostanza, che gli obblighi incombenti ai vettori marittimi di passeggeri ai sensi degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, in caso di cancellazione di un servizio di trasporto, fanno gravare su detti vettori considerevoli oneri finanziari che sono del tutto sproporzionati rispetto allo scopo perseguito da tale regolamento. In special modo, sarebbe sproporzionato, da un lato, imporre al vettore il versamento di una compensazione economica in applicazione dell’art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 nel caso in cui tale vettore abbia informato il passeggero della cancellazione di un servizio di trasporto rispettando un preavviso di diverse settimane. Dall’altro, sarebbe altresì sproporzionato consentire a un passeggero il cui servizio di trasporto abbia subito una cancellazione di poter cumulare un trasporto alternativo verso la destinazione finale ai sensi dell’art. 18 di tale regolamento e una compensazione economica ai sensi dell’art. 19 di detto regolamento.

150. – Si deve ricordare, in via preliminare, che il principio di proporzionalità, che è parte integrante dei principi generali del diritto dell’Unione, esige che gli strumenti istituiti da una disposizione di diritto dell’Unione siano idonei a realizzare lo scopo perseguito e che non vadano oltre quanto è necessario per raggiungerlo (sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 79).

151. – Per quanto riguarda il controllo giurisdizionale delle condizioni citate al punto precedente, la Corte ha riconosciuto al legislatore dell’Unione un ampio potere discrezionale in settori che richiedono da parte sua scelte di natura politica, economica e

sociale, e rispetto ai quali esso è chiamato a effettuare valutazioni complesse. Di conseguenza, solo la manifesta inidoneità di una misura adottata in tali settori, in relazione allo scopo che l'istituzione competente intende perseguire, può inficiare la legittimità di una siffatta misura. Ciò accade, in particolare, in materia di politica comune dei trasporti (v., in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 80).

152. – Come ricordato al punto 51 della presente sentenza, lo scopo perseguito dal legislatore dell'Unione è, conformemente ai considerando 1, 2, 13 e 14 del reg. (UE) n. 1177/2010, quello di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri vittime di gravi inconvenienti causati dalla cancellazione o dal ritardo prolungato che interessano il loro servizio di trasporto. A tal fine, il legislatore dell'Unione ha previsto, agli artt. 18 e 19 di detto regolamento, di porre rimedio, in modo uniforme e immediato, a taluni inconvenienti causati ai passeggeri posti in situazioni del genere.

153. – Spetta alla Corte valutare se le misure adottate dal legislatore dell'Unione siano manifestamente inidonee in relazione allo scopo del reg. (UE) n. 1177/2010, che consiste nel rafforzamento della protezione dei passeggeri, e la cui legittimità non è di per sé contestata.

154. – Al riguardo, va anzitutto rilevato che le misure di cui agli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 sono di per sé idonee a porre immediatamente rimedio a taluni inconvenienti subiti dai passeggeri in caso di cancellazione di un servizio di trasporto e consentono dunque di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, perseguito da tale regolamento.

155. – Infatti, le misure di cui all'art. 18 del suddetto regolamento mirano a offrire al passeggero una scelta tra raggiungere la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto nell'ambito di un trasporto alternativo a condizioni simili non appena possibile e senza alcun supplemento o rinunciare al trasporto chiedendo il rimborso del prezzo del biglietto, accompagnato, se del caso, da un ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

156. – Per quanto riguarda la compensazione economica di cui all'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, occorre rilevare che essa varia sotto il profilo dell'*an* e del *quantum* in funzione della du-

rata del ritardo all'arrivo alla destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, alla luce della durata del servizio di trasporto. Ove un passeggero, a seguito della cancellazione del suo servizio di trasporto, opti per un trasporto alternativo verso la sua destinazione finale, il quale, tenuto conto della peculiarità del settore del trasporto marittimo, può provocargli un ritardo prolungato alla destinazione finale a causa dell'attesa del servizio di trasporto sostitutivo o della necessità di imbarcarsi o di sbarcare in posti diversi da quelli inizialmente previsti, detti criteri adottati per determinare il diritto dei passeggeri a beneficiare di tale compensazione economica non risultano pertanto incompatibili con il requisito di proporzionalità.

157. – Inoltre, il fatto che il calcolo della compensazione economica di cui all'art. 19 di tale regolamento si basi sul prezzo del biglietto effettivamente pagato dal passeggero implica di per sé che il legislatore dell'Unione ha adottato un approccio proporzionato volto a risarcire le conseguenze pregiudizievoli provocate dal ritardo o dalla cancellazione cui detto regolamento mira a porre rimedio.

158. – Sebbene la Irish Ferries sostenga che le misure di compensazione economica di cui all'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 rischiano di comportare conseguenze significative sugli oneri finanziari dei vettori e non sono adeguate, si deve tuttavia constatare che la Corte ha già dichiarato, nel settore del trasporto aereo di passeggeri, che conseguenze del genere non possono essere considerate sproporzionate rispetto allo scopo di un elevato livello di protezione dei passeggeri. Infatti, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi, è tale da giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C-12/11, punti 47 e 48).

159. – Occorre inoltre rilevare che gli obblighi assolti in forza del reg. (UE) n. 1177/2010 non compromettono il diritto dei vettori marittimi di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto, compresi i terzi, conformemente al diritto nazionale, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare. Siffatto risarcimento è, quindi, idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da detti vettori a causa di tali obblighi. Inoltre, non appare irragionevole che essi siano adempiuti immediata-

mente, fatto salvo il diritto al risarcimento sopra menzionato, dai vettori marittimi a cui i passeggeri interessati sono vincolati da un contratto di trasporto che dà loro diritto a un servizio di trasporto che non dovrebbe essere né cancellato né ritardato.

160. – Infine, per quanto riguarda la compensazione economica di cui all'art. 19, § 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, si deve rilevare che, conformemente all'art. 20, § 4, di tale regolamento, i vettori marittimi possono essere esonerati dal versamento di detta compensazione economica se provano che la cancellazione o il ritardo sono provocati da circostanze straordinarie che non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli. Tenuto conto dell'esistenza di una siffatta causa di esonero e delle condizioni restrittive per l'attuazione di tale obbligo di compensazione economica a cui i vettori marittimi sono soggetti, detto obbligo non appare manifestamente inadeguato rispetto allo scopo perseguito.

161. – Dalle suesposte considerazioni risulta che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 non sono invalidi per violazione del principio di proporzionalità.

162. – In terzo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano conformi al principio della certezza del diritto.

163. – A tale riguardo, il giudice del rinvio s'interroga in merito all'argomento esposto dinanzi ad esso dalla Irish Ferries secondo il quale, da un lato, gli artt. 18 e 19 di detto regolamento violano il principio della certezza del diritto prevedendo obblighi gravosi a carico dei vettori in assenza di una chiara base giuridica e, dall'altro, l'art. 19, § 1, di detto regolamento viola in special modo tale principio imponendo ai vettori di versare una compensazione economica pari a una percentuale del prezzo del biglietto senza definire quest'ultima nozione.

164. – Si deve dapprima ricordare che il principio della certezza del diritto costituisce un principio fondamentale del diritto dell'Unione, il quale esige, segnatamente, che la normativa sia chiara e precisa, affinché i singoli possano conoscere senza ambiguità i propri diritti e i propri obblighi e regolarsi di conseguenza (sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, punto 68 e giurisprudenza ivi citata).

165. – Nel caso di specie, per quanto riguarda, in primo luogo, l'affermazione generale della Irish Ferries secondo la quale il reg.

(UE) n. 1177/2010 violerebbe il principio della certezza del diritto imponendo obblighi eccessivamente gravosi ai vettori in assenza di una chiara base giuridica in tale regolamento, come rilevato dall'Avvocato generale al § 223 delle sue conclusioni occorre respingerla conformemente alla giurisprudenza citata ai punti da 132 a 134 della presente sentenza in quanto, per via del suo carattere vago e generale, essa non consente alla Corte di rispondervi in modo utile.

166. – In secondo luogo, per quanto attiene all'affermazione relativa al carattere impreciso della nozione di «prezzo del biglietto», contenuta nell'art. 19, § 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, è senza dubbio vero che la nozione di prezzo del biglietto sulla quale si basa il calcolo della compensazione economica di cui all'art. 19 di tale regolamento non è definita né al § 1 di detto articolo né all'art. 3 di detto regolamento.

167. – Occorre tuttavia rilevare che tale nozione di carattere generale è destinata ad applicarsi a un numero indefinito di situazioni che è impossibile prevedere in anticipo e non a specifici biglietti le cui componenti possano essere preventivamente specificate in un atto normativo di diritto dell'Unione. Si deve altresì osservare che il legislatore dell'Unione ha inteso precisare, all'art. 19, § 3, del reg. (UE) n. 1177/2010, che la compensazione economica dovuta dal vettore è calcolata «in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri», cosicché occorre ritenere che detta nozione non possa essere considerata insufficientemente precisa. A tale riguardo, la circostanza che quest'ultima sia stata oggetto di interpretazione della Corte, quale esposta ai punti da 95 a 98 della presente sentenza, non è sufficiente a dimostrare l'esistenza di una violazione del principio della certezza del diritto, poiché ciò condurrebbe, come rilevato dall'avvocato generale al § 224 delle sue conclusioni, a escludere qualsiasi metodo ermeneutico diverso dall'interpretazione letterale di una disposizione di portata generale.

168. – Pertanto, si deve considerare l'art. 19, § 1, del reg. (UE) n. 1177/2010, nel riferirsi alla nozione di prezzo del biglietto senza definire tale nozione, non viola il principio generale della certezza del diritto.

169. – In quarto luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 siano conformi agli artt. 16 e 17 della Carta, i quali garantiscono, rispettivamente, la

libertà d'impresa e il diritto di proprietà dei vettori marittimi.

170. – A tale proposito, occorre rilevare, innanzitutto, che la libertà d'impresa e il diritto di proprietà non risultano essere prerogative assolute, ma vanno considerati in relazione alla loro funzione nella società (sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C-12/11, punto 60).

171. – Inoltre, l'art. 52, § 1, della Carta ammette la possibilità di apportare limitazioni all'esercizio dei diritti sanciti dalla stessa, purché tali limitazioni siano previste dalla legge, rispettino il contenuto essenziale di tali diritti e libertà e, nel rispetto del principio di proporzionalità, siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.

172. – Infine, quando diversi diritti protetti dall'ordinamento giuridico dell'Unione anche considerevoli, per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C-12/11, punto 63).

173. – Nel caso di specie, sebbene il giudice del rinvio faccia riferimento agli artt. 16 e 17 della Carta, occorre altresì tenere conto dell'art. 38 della medesima il quale, al pari dell'art. 169 TFUE, mira a garantire, nelle politiche dell'Unione, un livello elevato di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi. Infatti, come ricordato al punto 51 della presente sentenza, la protezione dei passeggeri figura tra i principali scopi del reg. (UE) n. 1177/2010.

174. – Orbene, dai punti da 150 a 161 della presente sentenza, relativi al principio di proporzionalità, risulta che gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere considerati in linea con l'esigenza di conciliare i vari diritti fondamentali coinvolti e di stabilire un giusto equilibrio tra di essi.

175. – Ne consegue che le suddette disposizioni non violano gli artt. 16 e 17 della Carta.

176. – Alla luce di quanto precede, si deve constatare che dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010.

Il regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE.

SOMMARIO: 1. Le questioni affrontate nella sentenza. – 2. Cancellazione, rimborso e riprotezione. – 3. La compensazione economica. – 4. Il difficile cammino eurounitario verso una reale uniformità delle misure di protezione dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto.

1. Le questioni affrontate nella sentenza – Nel settore del trasporto di persone, come noto, l'Unione europea si è dotata da diversi anni di una normativa completa, per ogni modalità di trasporto, finalizzata alla individuazione ed alla disciplina dei diritti dei passeggeri. La sentenza in commento ⁽¹⁾ appare particolarmente significativa, in quanto rappresenta la prima pronuncia da parte della Corte eurounitaria sul reg. (UE) n. 1177/2010 ⁽²⁾, relativo alla tutela dei diritti

⁽¹⁾ Si segnala sul tema il contributo di R. GENOVESE, *La (in) comparabilità della normativa unionale a tutela dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto*, in *Riv. it. dir. tur.* 2022, 162.

⁽²⁾ Sul reg. (UE) n. 1177/2010 si vedano, tra gli altri, S. ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori di terminali e problemi applicativi*, in *Dir. mar.* 2012, 779; S. ZUNARELLI - A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 216 ss.; A. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Codice dei trasporti* (a cura di L. Tullio-M. Deiana), Milano, 2011, 465; dello stesso Autore, *Diritti minimi del passeggero marittimo. Cancellazione della partenza e ritardo*, in *Libro dell'anno del dir.* 2012, 582; nonché *Diritti minimi del passeggero marittimo. La tutela della persona disabile o con mobilità ridotta*, ivi, 585 ss.; D. BOCCHESI, *Passenger's rights and carriers' liability*, Roma, 2013, 47; A. ZAMPONE, *Il trasporto marittimo di persone*, in F. MORANDI (diretto da), *I contratti del trasporto*, I, Bologna, 2013, 429, 450 ss.; in generale sul tema, si veda anche M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar.* 2012, 786; nonché, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di*

dei passeggeri nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne.

È del resto il caso di notare che se tale circostanza evidenzia l'assenza di significativi contrasti interpretativi, come è stato osservato ⁽³⁾, è altresì vero che l'elevato numero di questioni sottoposte all'attenzione della Corte di giustizia è indicativo circa la necessità di chiarezza in merito all'applicazione delle norme del regolamento, tenuto anche conto che ipotesi simili a quella in oggetto hanno dato luogo, nel nostro ordinamento, all'emissione di provvedimenti sanzionatori da parte dell'ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti ⁽⁴⁾, in seguito alla violazione delle norme di cui al reg. (UE) n. 1177/2010, sulla base della disciplina contenuta nel d.lg. 29 luglio 2015 n. 129. Anche la dottrina, dal canto suo, ha evidenziato la genericità di numerose espressioni utilizzate nel regolamento in esame, in grado di creare difficoltà nell'applicazione concreta delle norme ⁽⁵⁾.

In effetti, molti dei quesiti formulati alla Corte si fondano sull'incerta interpretazione di nozioni di cui non è presente una specifica definizione nel reg. (UE) n. 1177/2010: sarebbe stato opportuno un elenco più nutrito di definizioni rispetto a quelle contenute nell'art. 3 del regolamento, tale da ricomprendere, tra gli altri, concetti quali «viaggio», «cancellazione» del viaggio,

ritardo della partenza della nave, in *Riv. dir. nav.* 2014, 573; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 491 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, V ed., Milano, 2023, 404 ss.

⁽³⁾ Il riferimento è al contributo di R. GENOVESE, *La (in)comparabilità della normativa unionale a tutela dei passeggeri*, cit., 170 ss.

⁽⁴⁾ Per un esame dei diversi provvedimenti dell'ART nelle varie modalità di trasporto, si veda R. GENOVESE, *I diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardata partenza alla luce dei recenti provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti*, in *Giureta* 2019, 411.

⁽⁵⁾ Si richiamano sul tema le osservazioni di M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 601 ss.

«trasporto alternativo», «prezzo del biglietto» e «ritardo» (6).

In ogni caso, in linea generale, appaiono condivisibili gran parte delle conclusioni formulate in sentenza, che sostanzialmente propongono un'interpretazione letterale del testo europeo: tra le altre, si evidenzia la possibilità che un trasporto alternativo possa seguire un itinerario diverso da quello originariamente previsto e che lo stesso possa essere effettuato in parte anche mediante altre modalità di trasporto, e si chiarisce anche la nozione di «prezzo del biglietto» da prendere in considerazione per il calcolo della compensazione economica, nella quale, secondo la sentenza in commento, vanno ricompresi tutti i costi effettivamente affrontati dal passeggero, inclusi quindi quelli relativi a servizi opzionali aggiuntivi.

Corretta inoltre appare anche la non configurabilità della mancata consegna della nave al vettore quale «condizione eccezionale», rientrando il rischio di una consegna tardiva di una nave della quale si è commissionata la costruzione tra gli eventi inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore marittimo.

Inoltre, secondo i giudici dell'Unione gli oneri imposti ai vettori marittimi dal regolamento in esame non violano i principi di parità di trattamento, proporzionalità e certezza del diritto, né violano i principi di cui agli artt. 16, 17 e 20 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Al riguardo, la Corte ribadisce che i regolamenti afferenti le diverse modalità di trasporto richiamano diversi livelli di tutela del passeggero (7): non essendo comparabili le situazioni delle diverse imprese operanti nei differenti settori di

(6) Tra le nozioni di cui il regolamento non fornisce una definizione deve ricomprendersi anche quella di «partenza» del viaggio, come osservato da I. MALAGUTI, *I diritti dei passeggeri in caso di ritardo nel trasporto marittimo: l'assenza di una definizione di «partenza» ai sensi del Regolamento (UE) n. 1177/2010*, in *Riv. it. dir. tur.* 2023, 123.

(7) La circostanza, evidenziata nella pronuncia in esame al punto 143, ribadisce quanto già affermato nelle altre sentenze della Corte ivi richiamate.

attività del trasporto, diversi devono ritenersi i disagi sopportati dai passeggeri e quindi differenti sono anche le tutele apprestate dal legislatore nelle diverse modalità.

2. *Cancellazione, rimborso e riprotezione* – Appare invece meno condivisibile la risposta fornita dalla Corte in relazione alla seconda ed alla quarta questione, nonché alla quinta questione lett. *a*), contenuta nei punti 75 ss. della sentenza, relativa all'interpretazione degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010, tema sul quale si registrano posizioni discordanti anche in dottrina ⁽⁸⁾.

È in primo luogo il caso di notare che nel regolamento in esame – a differenza degli altri testi normativi eurounitari – non sono presenti, oltre a quelle prima indicate, nemmeno le definizioni di «cancellazione» ⁽⁹⁾ e di «ritardo» (né alla partenza né all'arrivo) ⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Secondo M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 592 ss., il diritto ad ottenere la compensazione pecuniaria per i passeggeri sorge «anche in relazione alla cancellazione della partenza della nave» (ivi, 592). Secondo invece S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 232, «sulla base di una lettura (per così dire “decontestualizzata”) della sola norma in esame isolatamente considerata, qualora la partenza sia stata cancellata o ritardata ed il vettore non sia in grado di fornire un trasporto alternativo, il passeggero che decida di risolvere il contratto sembrerebbe avere diritto alla mera restituzione del prezzo di passaggio, e ciò a prescindere dalla imputabilità o meno dell'evento al vettore».

⁽⁹⁾ L'assenza della definizione della cancellazione è stata evidenziata anche da M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità*, cit., 795, la quale ha anche osservato che nel reg. (CE) n. 261/2004 è presente la definizione di «cancellazione del volo», e precisamente all'art. 2, lett. *l*), in base al quale la stessa consiste nella «mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

⁽¹⁰⁾ Una definizione di ritardo è invece presente nel reg. (UE) n. 782/2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario – così come nel precedente reg. (CE) n. 1371/2007 – all'art. 3, n. 17, in base al quale per «ritardo» deve intendersi «la differenza di tempo tra l'ora d'arrivo prevista del passeggero secondo l'orario

Lo stesso regolamento inoltre fa riferimento alla cancellazione ed al solo ritardo alla partenza quali presupposti degli obblighi di assistenza in capo al vettore (art. 17), salvo poi prendere in considerazione il ritardo all'arrivo – all'art. 19 – ai fini dell'obbligo di versamento della compensazione economica, senza alcun riferimento alla cancellazione.

Sul punto, la disciplina del regolamento *de qua* – come anche quella contenuta nel reg. (UE) n. 782/2021 in tema di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario ⁽¹¹⁾, con cui quello in esame presenta molti elementi in comune – risente delle soluzioni interpretative adottate dalla Corte di giustizia UE, in particolare con la nota sentenza *Sturgeon* ⁽¹²⁾, la quale ha stabilito il versamento di una compensazione pecuniaria anche in favore dei passeggeri dei voli con un ritardo all'arrivo pari o superiore alle tre ore ⁽¹³⁾.

Tra i passaggi della sentenza che suscitano maggiori perplessità vi sono quelli riguardanti in particolare le risposte ai quesiti che fanno specifico riferimento alla cancellazione del viaggio. Dopo avere la Corte correttamente ribadito che il legislatore euronunitario è stato chiaro nel prevedere il versamento di una compensazione nei casi di cancellazione o di ritardo del viaggio per mare, la stessa ha quindi ope-

pubblicato e l'ora del suo arrivo effettivo o previsto alla stazione di destinazione finale».

⁽¹¹⁾ Tale regolamento è entrato in vigore dal 7 giugno 2023, sostituendo il precedente reg. (CE) n. 1371/2007. In argomento si rimanda al contributo di M. BRIGNARDELLO, *I «nuovi» diritti dei passeggeri ferroviari alla luce del reg. UE 2021/782*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 523.

⁽¹²⁾ Si tratta di C. giust. CE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a.*, il cui testo si può leggere in *Dir. trasp.* 2010, 113, con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, ivi, 123.

⁽¹³⁾ In tal senso anche M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 593, la quale ha osservato che la previsione di una compensazione in caso di ritardo all'arrivo trae spunto dalla sentenza *Sturgeon*.

rato una distinzione tra passeggeri che hanno optato per il rimborso del prezzo del biglietto e quelli che invece hanno chiesto la prosecuzione del rapporto contrattuale mediante il trasporto alternativo: mentre i primi – i quali secondo la Corte avrebbero risolto il rapporto contrattuale – non hanno diritto alla compensazione pecuniaria, i secondi invece, in presenza di ritardo all'arrivo nella misura indicata all'art. 19, hanno diritto alla stessa.

La Corte sul punto, richiamando le conclusioni dell'Avvocato generale, ha osservato che l'espressione «fermo restando il diritto al trasporto» contenuta nell'art. 19, § 1, reg. (UE) n. 1177/2010 confermerebbe che titolati a chiedere tale compensazione siano solo i passeggeri che dispongano ancora di tale diritto, e non anche quelli che invece abbiano risolto il contratto richiedendo il rimborso del prezzo del biglietto.

Si tratta di una soluzione interpretativa che suscita diverse perplessità.

In primo luogo, non convince del tutto l'affermazione contenuta in sentenza secondo la quale, in presenza di una cancellazione del viaggio, il contratto non sarebbe risolto unilateralmente dal vettore, lasciando al passeggero tale possibilità o quella diversa di usufruire di un trasporto alternativo ⁽¹⁴⁾.

È noto che invece la durata e l'orario dello stesso rappresentino elementi essenziali – così come i luoghi di partenza e di arrivo – che caratterizzano il rapporto contrattuale, come anche evidenziato nella sentenza in commento ⁽¹⁵⁾:

⁽¹⁴⁾ È quanto precisato nella sentenza al punto 84.

⁽¹⁵⁾ Si fa riferimento al punto 62 della sentenza, in cui si precisa che «la conclusione di un contratto di trasporto, atto di natura sinallagmatica, conferisce al passeggero, in cambio del prezzo che egli paga, un diritto a essere trasportato dal vettore di cui sono stabiliti gli elementi essenziali, ossia, in particolare, i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari di tale servizio di trasporto e la durata dello stesso».

al riguardo, merita allora condivisione quella dottrina ⁽¹⁶⁾ la quale sostiene che il trasporto alternativo offerto rappresenti una prestazione qualitativamente diversa da quella originariamente prevista, con orari di partenza e di arrivo necessariamente differenti, e che pertanto la cancellazione del viaggio costituisca in ogni caso una forma di mancata esecuzione della prestazione dedotta in contratto, così come del resto il ritardo rappresenta una inesatta esecuzione della stessa.

La sostanziale autonomia del viaggio originariamente pattuito e di quello in protezione è stata peraltro indirettamente confermata, in tema di trasporto aereo, dalla stessa Corte con la sentenza 12 marzo 2020, causa C-832/18, *A e altri c. Finnair Oyj* ⁽¹⁷⁾, mediante la quale è stata riconosciuta ai passeggeri dell'aria una doppia compensazione economica: sia per il viaggio originariamente cancellato che per il ritardo maturato nel successivo volo sul quale gli stessi, a seguito della loro richiesta, erano stati riprotetti.

Tali considerazioni inducono pertanto a ritenere che il

⁽¹⁶⁾ Si veda sul punto L. ANCIS, *Informazione e assistenza al passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017, 299 ss., il quale mette in evidenza il carattere sempre meno fungibile della specifica prestazione di trasferimento, e soprattutto V. CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.* 2004, 335, ed in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 185, in particolare 198 ss., la quale ha osservato che il volo alternativo «non si pone sul piano dell'adempimento contrattuale ma su quello della tutela del danneggiato, quale forma di riparazione immediata di tipo satisfattivo-ripristinatore che si accompagna all'ulteriore ed eventuale tutela risarcitoria» (*sic*, 199). Sul tema si vedano anche le osservazioni di A. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 55, 61 ss.

⁽¹⁷⁾ Il testo della sentenza si può leggere in *Riv. dir. nav.* 2020, 465 ss., con nota redazionale di R. GENOVESE, *ivi*, 478. Sul tema si segnala anche il contributo di F. TEODORO, *La compensazione pecuniaria multipla e i diritti all'assistenza nel trasporto aereo*, in *Giureta* 2020, 163.

viaggio alternativo offerto ed accettato dai passeggeri rappresenta una prestazione diversa e alternativa, dotata di una specifica autonomia rispetto all'originario trasferimento contrattualmente pattuito, rimasto inadempito.

Ed allora, tornando al caso in esame, se, come è stato osservato, l'esecuzione del viaggio alternativo «non si pone sul piano dell'adempimento contrattuale ma su quello della tutela del danneggiato»⁽¹⁸⁾, anche l'istituto della *compensation*, la cui finalità – come si vedrà a breve – pare quella di fornire una risposta tempestiva e standardizzata ai disagi dei passeggeri, sembra muoversi su un piano diverso da quello dell'effettiva presenza di un danno risarcibile (ritardo all'arrivo), e sembra quindi prescindere dall'eventuale scelta del passeggero di proseguire o meno il viaggio. Né pare decisiva l'espressione «fermo restando il diritto al trasporto», la quale semplicemente conferma che il versamento della compensazione non preclude la scelta del passeggero di optare per un viaggio alternativo.

Sulla base di quanto ora precisato e delle osservazioni che seguiranno *infra*, la compensazione sembra pertanto dovuta anche in caso di risoluzione del contratto conseguente all'inesecuzione della prestazione da parte del vettore (cancellazione del viaggio), e ciò indipendentemente dalla possibilità per il passeggero, prevista all'art. 21 del regolamento, di ricorrere al giudice nazionale per il risarcimento del danno cd. «ulteriore», già pacificamente ammessa in ambito aereo e recentemente confermata dalla giurisprudenza della cassazione anche in relazione al trasporto ferroviario di persone⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Questi i termini utilizzati da V. CORONA, *op. ult. cit.*, 199.

⁽¹⁹⁾ Il riferimento è a Cass. 9 ottobre 2023 n. 28244, nella quale si ribadisce che «la ivi invocata normativa, nazionale e comunitaria in tema di tutela cui è tenuto il prestatore del servizio di trasporto ferroviario (applicabili secondo quanto chiarito da Cass. n. 9312 08/05/2015, e Corte UE del 26/09/2013, in causa C-509/11), è volta ad assicurare forme di “indennizzo” per le ipotesi di cancellazione o interruzione o ritardo

3. *La compensazione economica* – Alla luce della soluzione adottata nella sentenza in commento in merito alla corresponsione della compensazione economica, si ritiene opportuno formulare sul tema alcune riflessioni ulteriori.

Come noto, la dottrina si è a lungo divisa sulla natura giuridica di tale compensazione pecuniaria ⁽²⁰⁾, né – analizzando il dato legislativo – la questione sembra destinata a sopirsi, se solo si consideri, ad esempio, che l'identico termine «*compensation*», presente nella versione inglese delle rubriche degli artt. 19 dei due reg. (UE) n. 1177/2010 e n. 782/2021, è stato tradotto in italiano con i termini «diritto a compensazione economica (...)» nel primo testo normativo ora indicato ed «indennizzo» nel secondo.

Non è questa la sede per approfondire tale natura: sul punto ci si limita a riportare quanto precisato dalla Commissione nella Comunicazione del 19 dicembre 2011 ⁽²¹⁾, ovvero che «il diritto ad una compensazione obiettiva e standardizzata in caso di forte ritardo all'arrivo fa parte degli standard minimi fondamentali di qualità per tutti i modi (di trasporto)» ⁽²²⁾.

nel servizio, ma non anche a impedire che, qualora ne sussistano i presupposti, sia accolta la domanda giudiziale di risarcimento di ulteriori pregiudizi tutelati e lesi».

⁽²⁰⁾ Per ulteriori approfondimenti sulla natura giuridica della compensazione pecuniaria, seppure in riferimento al solo trasporto aereo, si rimanda, oltre a A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 499, alle osservazioni contenute in L. ANCIS, *Informazione e assistenza al passeggero nel trasporto aereo*, cit., 317 ss., a cui si rinvia anche per i numerosi riferimenti alla dottrina ed alla giurisprudenza della Corte di giustizia UE, nonché a A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, in *Dir. trasp.* 2020, 1, 27 ss.

⁽²¹⁾ Si tratta della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo ed al Consiglio «Una visione europea per i passeggeri: Comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto», Bruxelles, 19 dicembre 2011, COM(2011) 898 def.

⁽²²⁾ È quanto precisato a pag. 10 della menzionata Comunicazione.

In realtà, nel trasporto aereo di persone il versamento di una compensazione era espressamente previsto, nel reg. (CE) n. 261/2004, *solo* nei casi di overbooking e di cancellazione del volo, ed è stato poi esteso dalla Corte anche all'ipotesi di ritardo prolungato.

La Corte di giustizia, nella propria copiosa giurisprudenza relativa al trasporto aereo, pur non affrontando mai in maniera esaustiva il problema di carattere teorico, ha più volte evidenziato che la funzione di tale *compensation* sia quella di fornire un ristoro immediato e forfettario a tutti quei pregiudizi e disagi che tutti i passeggeri subiscono sostanzialmente nella medesima misura in presenza di episodi di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato⁽²³⁾, fatta salva per il passeggero che lamenti disagi e danni ulteriori la possibilità di adire il giudice nazionale.

È lo stesso giudice eurounitario inoltre, con una sentenza dell'ottobre 2023⁽²⁴⁾, ad aver espressamente riconosciuto proprio ai passeggeri vittime di overbooking il diritto alla compensazione anche se avvisati con largo anticipo.

In sostanza, sulla base del dato normativo, delle comunicazioni della Commissione e della giurisprudenza della Corte, la *compensation* pare volta a contrastare – in un'ottica di tutela del passeggero – i disagi dallo stesso subiti ed associati ad un contratto di trasporto: non solo in caso di ritardo all'arrivo ma anche in altre ipotesi, quali la cancellazione e l'overbooking, anche se comunicati con un certo anticipo (a seconda dei casi).

È altresì opportuno evidenziare che, dal punto di vista del passeggero, l'acquisto di un determinato trasferimento è nella maggior parte dei casi un'operazione strumentale, finalizzata allo svolgimento di ulteriori attività (vacanze, impegni di lavoro, partecipazione ad eventi, etc.), già pro-

⁽²³⁾ Così A. ZAMPONE, *op. ult. cit.*, 29.

⁽²⁴⁾ Si fa riferimento a C. giust. UE 26 ottobre 2023, causa C-238/22, *FW c. LATAM Airlines Gruop SA*.

grammate nel tempo.

Alla luce di tali considerazioni, sembra dunque chiaro che i disagi e le perdite di tempo – evidenti nel caso in cui i passeggeri subiscano il ritardo o la cancellazione (o ancora il negato imbarco) nell'aerostazione, nel terminal o a bordo del mezzo – sono ugualmente presenti anche nell'ipotesi in cui gli stessi siano stati informati con anticipo in merito a tali eventi, come confermato dalla previsione legislativa del versamento di una compensazione anche in tali casi.

Nel caso che ci occupa, relativo ad un trasporto marittimo, appare dunque plausibile ritenere che la cancellazione del viaggio – sebbene comunicata con un anticipo di diverse settimane – abbia comunque causato disagi e perdite di tempo, costringendo i passeggeri in primo luogo a verificare se i viaggi alternativi proposti (peraltro mediante itinerari differenti e con l'impiego in parte di diverse modalità di trasporto) potessero avere per essi una utilità residua – dovendo, in caso negativo, chiedere il rimborso del prezzo del biglietto – ed in secondo luogo, a riorganizzare il proprio piano di viaggio, prevedendo trasferimenti con altre modalità o soluzioni alternative in base alle proprie esigenze, a condizioni economiche presumibilmente – dato il minore anticipo – meno favorevoli.

Inoltre, mentre nel trasporto aereo l'elevato numero di tratte servite e di scali aeroportuali esistenti rende meno difficoltoso, per i passeggeri vittime di voli cancellati, il raggiungimento della destinazione finale attraverso voli alternativi entro un periodo di tempo non eccessivamente lontano dall'orario di arrivo originariamente previsto in contratto, nel caso – come quello in esame – di cancellazione di un trasferimento marittimo, minori se non del tutto assenti (anche considerando le modalità esecutive sopra ricordate, che prevedono l'impiego di itinerari diversi e di mezzi alternativi) sono le soluzioni a disposizione dei passeggeri per raggiungere la destinazione finale in tempo utile, con conseguenti maggiori richieste di rimborso e disagi

per tali soggetti ⁽²⁵⁾.

Più volte la Corte di giustizia, nel mostrarsi particolarmente sensibile alle esigenze dei passeggeri, ha richiamato i considerando del reg. (CE) n. 261/2004 ⁽²⁶⁾, mediante i quali il legislatore ha ricordato che scopo del testo eurounitario è anzitutto quello di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri del trasporto aereo ⁽²⁷⁾.

Ebbene, anche il reg. (UE) n. 1177/2010 si preoccupa, al considerando 1, di ribadire che – pure nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne – l'azione dell'Unione è rivolta a «garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto», non dimenticando peraltro – a differenza di quanto fatto nel reg. (CE) n. 261/2004 – di tenere «in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale» ⁽²⁸⁾: e ciò sebbene le figure di passeggero e consumatore non appaiano del tutto sovrapponibili ⁽²⁹⁾, avendo tra l'altro il legislatore eurounitario espressamente escluso l'applicabilità al trasporto del foro del consumatore ⁽³⁰⁾.

⁽²⁵⁾ È la stessa sentenza a precisare, al punto 144, la peculiarità degli inconvenienti subiti dai passeggeri marittimi rispetto agli altri, «a causa della localizzazione dei porti e del numero limitato di tratte garantite la cui frequenza può anche variare a seconda delle stagioni».

⁽²⁶⁾ La sentenza del 2023 richiama, al punto 37, i considerando da 1 a 4 del reg. (CE) n. 261/2004, in particolare il secondo considerando.

⁽²⁷⁾ Proprio in base a tali principi, la sentenza *Sturgeon* ha sancito il versamento della compensazione pecuniaria nei confronti dei passeggeri dell'aria anche in caso di ritardo prolungato all'arrivo.

⁽²⁸⁾ L'equiparazione tra passeggero e consumatore è ribadita anche nella sentenza in commento, al punto 53.

⁽²⁹⁾ Si richiamano, al riguardo, le osservazioni di M. LOPEZ DE GONZALO, *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, in *Dir. tur.* 2005, 246, 248.

⁽³⁰⁾ Il reg. (UE) n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale all'art. 17, § 3 stabilisce espressamente che le disposizioni contenute nella sezione 4 del capo II del testo

Del resto, il legislatore eurounitario, nella redazione del regolamento in esame, nel perseguire il fine di protezione del passeggero sembra aver tenuto nella debita considerazione, in un'ottica di tendenziale bilanciamento, anche gli interessi del vettore marittimo, sia alla luce di specifiche ipotesi di esclusione del versamento della compensazione pecuniaria (art. 20), sia considerando la limitazione – a livello temporale (massimo tre notti) ed a livello economico (massimo € 80,00 a notte) – degli obblighi di assistenza posti in capo al vettore stesso (art. 17, § 2) ⁽³¹⁾.

Ebbene, sulla scorta di quanto ora osservato, considerato che la funzione della *compensation* consiste nel fornire un importo forfettario a copertura dei disagi/fastidi comuni sofferti da tutti i passeggeri dei viaggi cancellati o ritardati (senza distinzioni), dei quali sarebbe difficoltoso offrire la prova in giudizio, in particolare nel loro ammontare ⁽³²⁾, tenuto conto della particolare situazione dei passeggeri marittimi sopra ricordata, sulla base del considerando 14 al reg. (UE) n. 1177/2010, nonché dell'art. 20, § 4 del regolamento stesso ⁽³³⁾, opportuna sarebbe stata una interpretazione del dato normativo meno rigorosa la quale – valorizzando i principi di «elevata tutela» del passeggero, come fatto nella sentenza *Sturgeon* – potesse prevedere in ogni caso il versamento della compensazione nei confronti di *tutti* i passeggeri

normativo, intitolata «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori», non si applicano «ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale».

⁽³¹⁾ Allo stato attuale, nel trasporto aereo gli obblighi di assistenza previsti dal reg. (CE) n. 261/2004 non hanno limiti, come osservato da C. Giust. UE 7 novembre 2019, causa C-213/18, *Guaitoli ed altri c. Easyjet Airline Co. Ltd*, in *Dir. trasp.* 2020, 635, con nota di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale: la soluzione della Corte di giustizia UE*, ivi, 642.

⁽³²⁾ In tal senso M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi*, cit., 592 ss.

⁽³³⁾ Sul punto si veda ancora M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 592 ss.

geri di viaggi cancellati, indipendentemente dal fatto che gli stessi abbiano richiesto il rimborso del biglietto o comunque la prosecuzione del viaggio con soluzioni alternative.

In altri termini, mentre la prestazione di assistenza da parte del vettore è materialmente collegata alla presenza dei passeggeri in aeroporto, nei terminal o a bordo del mezzo, e conseguentemente non può essere fornita in loro assenza, il versamento della compensazione economica ha la finalità di far fronte ai disagi/fastidi causati – nel caso di specie – dalla cancellazione stessa del viaggio e che possono manifestarsi anche prima dell'arrivo al terminal portuale, alla luce di quanto sinora osservato.

Anzi, proprio la richiamata differenza tra le forme di tutela apprestate nelle varie modalità avrebbe dovuto indurre la Corte a fornire l'interpretazione ora menzionata, alla luce delle già evidenziate ben maggiori difficoltà per i passeggeri marittimi, nei casi come quello in esame, di trovare soluzioni alternative per raggiungere, con ritardi minimi, la destinazione originariamente stabilita nel contratto.

L'interpretazione offerta dalla Corte, in sostanza, non sembra tenere in considerazione la *ratio* sopra indicata: al contrario, seguendo il ragionamento contenuto nella sentenza, nel caso in cui i passeggeri fossero stati avvisati della cancellazione (o del ritardo) con un preavviso minimo, e fossero dunque già presenti nel terminal, e tuttavia avessero optato per il rimborso (e non per il viaggio alternativo), si giungerebbe all'inaccettabile conclusione di escludere, ai sensi dell'art. 19, il versamento della compensazione nei confronti di tali passeggeri, nonostante lo stress ed i disagi patiti.

4. Il difficile cammino eurounitario verso una reale uniformità delle misure di protezione dei passeggeri nelle diverse modalità di trasporto – Le considerazioni sinora svolte inducono a ritenere che l'interpretazione fornita dalla Corte nella sentenza in commento, la quale subordina il versamento della compensazione pecuniaria esclusivamente in presen-

za di un ritardo all'arrivo, senza prevederne la corresponsione in caso di cancellazione, che rappresenta la forma più grave di inadempimento, non appaia effettivamente in linea con le esigenze di (elevata) tutela del passeggero richiamate dal legislatore.

Se da un lato deve certamente valutarsi positivamente lo sforzo del legislatore eurounitario volto a predisporre in tutte le modalità di trasporto una disciplina tendenzialmente uniforme del complesso quadro dei diritti del passeggero, che rappresenta sempre la parte debole del contratto di trasporto, dall'altro è il caso di osservare che le medesime discipline dettate nei vari regolamenti non sono sempre sovrapponibili ed anzi, in molti casi, generano confusione.

In tal senso, al di là dell'interpretazione fornita, la sentenza in commento – la prima in argomento – ha peraltro evidenziato, oltre alla presenza di una serie di imprecisioni lessicali, una certa disomogeneità nel testo eurounitario: al di là della già evidenziata assenza, da un lato, delle definizioni di numerose nozioni e della presenza, dall'altro, di nozioni eccessivamente generiche, emergono alcune difformità tra i considerando del regolamento e le norme dello stesso, con particolare riferimento alla tutela del passeggero in caso di cancellazione del viaggio, le quali hanno dato luogo ad interpretazioni diverse delle medesime norme⁽³⁴⁾. Proprio le soluzioni adottate dal legislatore in relazione alle ipotesi di cancellazione nelle diverse modalità di trasporto, del resto, hanno condotto la giurisprudenza e la dottrina a soluzioni contrastanti.

Ci si chiede allora se le distinzioni presenti nei diversi regolamenti siano sempre giustificate e giustificabili o se invece diano luogo, sotto il profilo applicativo, a concrete difficoltà per passeggeri ed operatori.

In sostanza, se è vero, in linea generale, che la situazione delle imprese operanti nei diversi settori del trasporto di

⁽³⁴⁾ Si richiamano al riguardo, tra le altre, le osservazioni formulate *sub* nota 8.

persone non è comparabile, è altrettanto vero che la diversa applicazione dei medesimi istituti (nel caso di specie, il versamento della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione) contribuisce ad aumentare la frammentazione della materia – contrariamente all’auspicata uniformità predicata dalle istituzioni comunitarie – e comunque non favorisce da parte del passeggero una piena consapevolezza dei propri diritti.

Sul punto, opportuna pare anche una riflessione in merito alla concreta efficacia della compensazione pecuniaria: mentre nel trasporto aereo essa è stabilita in misura identica a ciascun passeggero del volo, essendo commisurata alla lunghezza del viaggio, nel trasporto marittimo invece – le medesime considerazioni possono estendersi a quello ferroviario – la somma riconosciuta a titolo di compensazione pecuniaria corrisponde ad una percentuale del prezzo del biglietto pagato, la quale cresce con l’aumentare del ritardo all’arrivo accumulato. Se i pregiudizi ed i disagi sono i medesimi per tutti i passeggeri, anche il relativo ristoro dovrebbe essere uguale nel proprio ammontare, per ciascuno di essi.

Le osservazioni sin qui svolte lasciano intendere che l’auspicato raggiungimento di un’unica regolamentazione in tema di diritti dei passeggeri in tutte le modalità di trasporto, da ultimo manifestata nella già ricordata comunicazione del dicembre 2011, ed una conseguente applicazione uniforme dei relativi istituti, sembra ancora lontano ⁽³⁵⁾.

Un ulteriore passo, tuttavia, è stato mosso: la Commissione europea ha comunicato nel novembre 2023 la promozione di una serie di iniziative volte a rafforzare i diritti dei

⁽³⁵⁾ Per un approfondimento in merito all’evoluzione della tutela dei passeggeri nell’ordinamento eurounitario, si rimanda a M. ILEŠIČ, *EU institutions and passenger rights: legislative and judicial development*, in *Transport law on passenger rights* (a cura di M. Pavliha), Londra, 2021. Sul tema anche R. GENOVESE, *La (in)comparabilità della normativa unionale a tutela dei passeggeri*, cit., 173 ss.

passaggeri, le quali comprendono una proposta di revisione dei regolamenti sui diritti dei passeggeri ed una nuova proposta di regolamento relativa ai diritti dei passeggeri nel contesto dei viaggi multimodali, oltre ad una revisione della direttiva (UE) n. 2015/2302 in tema di pacchetti turistici ⁽³⁶⁾.

In conclusione, ci si augura – anche alla luce di quanto avvenuto in ambito aeronautico – che la sentenza in commento, pur criticabile sotto alcuni aspetti, rappresenti un ulteriore passo nel percorso intrapreso e che la giurisprudenza della Corte possa evolversi, in linea con le proposte normative ora ricordate, nella direzione di un auspicabile superamento delle differenze e dell’eterogeneità che la concreta applicazione dei diritti dei passeggeri presenta in base ai diversi regolamenti ⁽³⁷⁾.

DANIELE RAGAZZONI

⁽³⁶⁾ Le proposte, tutte presentate in data 29 novembre 2023, sono le seguenti: proposta di regolamento contenente «amending Regulations (EC) No 261/2004, (EC) No 1107/2006, (EU) No 1177/2010, (EU) No 181/2011 and (EU) 2021/782 as regards enforcement of passenger rights in the Union», COM(2023) 753 def.; proposta di regolamento «on passenger rights in the context of multimodal journeys» COM(2023) 752 def.; proposta di direttiva «amending Directive (EU) 2015/2302 to make the protection of travellers more effective and to simplify and clarify certain aspects of the Directive» COM(2023) 905 def.

⁽³⁷⁾ Una maggiore uniformità è auspicata anche da D. BOCCHESI, *Passenger's rights and carriers' liability*, cit., 92 ss. La possibile emissione di un regolamento unico per le varie modalità è presa in considerazione pure da M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità*, cit., 790.

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CONSIGLIO DI STATO, SEZ. VI, 22 LUGLIO 2022
N. 6426



Pres. TARANTINO - Rel. LAMBERTI

*Autorità garante della concorrenza e del mercato c. Ryanair
Designated Activity Company – Dac (avv. C. Tesauero, M. Castioni,
A. R. Cassano e G. Mazzei)*

Servizi di trasporto – Trasporto aereo – Reg. (CE) n. 1008/2008 – Libertà tariffaria – Trasporto del bagaglio non consegnato – Assenza di disposizioni che indichino le misure di un bagaglio indispensabile – Introduzione del supplemento per il bagaglio di dimensioni corrispondenti al cosiddetto trolley bag – Non costituisce pratica commerciale scorretta.

Ferma la piena libertà tariffaria del vettore aereo sancita dall'art. 22 del reg. (CE) n. 1008/2008, l'art. 23 del medesimo regolamento non qualifica alcun bagaglio come indispensabile nelle sue misure, né fa riferimento a un servizio inevitabile, ma solo alla necessità di indicare nella tariffa aerea supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto non costituisce pratica commerciale scorretta l'iniziativa del vettore aereo consistente nel modificare la propria policy bagagli, scorporando dalla tariffa base il trasporto del bagaglio a mano di dimensioni corrispondenti al consueto trolley bag, prevedendo per tale servizio un costo aggiuntivo ⁽¹⁾.

RIASSUNTO DEI FATTI – Con provvedimento del 20 febbraio 2019, l'AGCM sanzionò Ryanair per la modifica tariffaria adottata alla propria *policy* bagagli, consistente nella richiesta di un supple-

⁽¹⁾ V. la nota di F. MANCINI, a pag. 922.

mento di prezzo per il trasporto in cabina del consueto *trolley bag* (denominato dallo stesso vettore «bagaglio a mano grande» e di dimensioni pari a 55x40x20 cm), mantenendo inclusa nel prezzo una piccola borsa di dimensioni massime pari a 40x20x25 cm ed invariato il peso massimo di 10 Kg. Secondo l'AGCM la condotta del vettore si sostanziava in una pratica commerciale scorretta in quanto, non comprendendo nel prezzo del biglietto un elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo, quale doveva ritenersi, ai sensi dell'art. 23 del reg. (CE) n. 1008/2008, il bagaglio a mano, era idonea a confondere il consumatore rispetto all'esborso finale complessivo da sostenere per il volo prescelto. Avverso tale provvedimento insorse Ryanair ed il TAR Lazio, con sentenza 29 ottobre 2019 n. 12456 (pubblicata in *Dir. trasp.* 2020, 215), accolse il ricorso. Contro tale decisione ha proposto appello l'AGCM.

DIRITTO – 5.1 Con un primo ordine di considerazioni, l'appellante censura la ricostruzione operata dal TAR circa il profilo della scorrettezza accertata e sanzionata dall'Autorità. A tal fine, l'Autorità prospetta che: - il TAR sarebbe incorso in un errore di fondo, non cogliendo che l'accertamento dell'Autorità attiene alla mancanza di trasparenza del processo di acquisto nel sito internet del vettore; infatti, la società ha scorporato il supplemento per il bagaglio a mano dal prezzo complessivo del biglietto aereo base. In questo modo, il vettore ha tolto un elemento essenziale e prevedibile dal prezzo finale del servizio di trasporto aereo offerto, così imponendo al consumatore di inserire tale supplemento in un momento successivo del processo di acquisto e celando un aumento non trasparente del prezzo finale del trasporto passeggeri; - il supplemento di prezzo per il bagaglio a mano, omesso nella tariffa base, è una voce di costo che, al pari di altre voci (quali IVA, oneri aeroportuali, diritti ulteriori), deve essere indicata unitamente alla tariffa standard, in quanto non riferita ad un servizio accessorio, diverso e ulteriore rispetto a quello acquistato dai passeggeri per il trasporto aereo, cui è invece inscindibilmente connesso.

5.2 – Con un secondo ordine di censure, l'Autorità lamenta l'erroneità della sentenza impugnata nella parte in cui afferma che la prassi seguita dalla società ricorrente – oltre ad essere corretta ai sensi del codice del consumo – si porrebbe in linea con la disciplina settoriale e, particolarmente, con le norme che delinea-

ano il concetto di bagaglio a mano.

5.3 – Con il terzo motivo di appello, si contesta la decisione di primo grado anche in quanto fondata su un'interpretazione erronea e fuorviante delle disposizioni del diritto dell'Unione europea e nazionali in materia di libertà tariffaria e obblighi di trasparenza tariffaria.

Più precisamente, secondo l'appellante, il TAR – ritenendo ragionevoli le dimensioni del bagaglio a mano oggetto della *policy* per cui è causa, finisce per affermare che il «bagaglio a mano grande» (cosiddetto *trolley bag* fino a 55x40x23 cm) non rientrerebbe tra i servizi cosiddetti inevitabili che, ai sensi Reg. (CE) n. 1008/2008, devono necessariamente essere inclusi nella tariffa finale ed essere chiaramente conoscibili dal consumatore.

6. – Le censure, che possono essere esaminate congiuntamente, sono infondate in conformità al precedente della Sezione n. 879/2022, avente ad oggetto analoga questione riferita ad altro vettore aereo. In via generale, deve ricordarsi che l'espressione «pratiche commerciali scorrette» designa le condotte che formano oggetto del divieto generale sancito dall'art. 20 del d.lg. 6 settembre 2005 n. 206 (cosiddetto codice del consumo), in attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio 2005 n. 2005/29/CE. Per «pratiche commerciali», assoggettate al titolo III della parte II del codice del consumo, si intendono tutti i comportamenti tenuti da professionisti che siano oggettivamente correlati alla «promozione, vendita o fornitura» di beni o di servizi a consumatori e posti in essere anteriormente, contestualmente o anche posteriormente all'instaurazione dei rapporti contrattuali. La condotta tenuta dal professionista può consistere in dichiarazioni, atti materiali, o anche semplici omissioni.

Quanto ai criteri in applicazione dei quali deve stabilirsi se una determinata pratica commerciale sia, o meno, scorretta, l'art. 20, comma 2, del codice del consumo stabilisce che una pratica commerciale è scorretta se «è contraria alla diligenza professionale» ed «è falsa o idonea a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiunge o al quale è diretta o del membro medio di un gruppo qualora la pratica commerciale sia diretta a un determinato gruppo di consumatori». La definizione generale si scompone tuttavia in due diverse categorie di pratiche: le pra-

tiche ingannevoli (di cui agli art. 21 e 22) e le pratiche aggressive (di cui agli art. 24 e 25).

Per quanto di interesse ai fini del presente giudizio, deve osservarsi che il carattere ingannevole di una pratica commerciale dipende dalla circostanza che essa non sia veritiera, in quanto contenente informazioni false, o che, in linea di principio, inganni o possa ingannare il consumatore medio, in particolare, quanto alla natura o alle caratteristiche principali di un prodotto o di un servizio e che, in tal modo, sia idonea a indurre il consumatore ad adottare una decisione di natura commerciale che non avrebbe adottato in assenza di tale pratica. La condotta omissiva, poi, per essere considerata ingannevole, deve avere ad oggetto «informazioni rilevanti di cui il consumatore medio ha bisogno» per prendere una decisione consapevole (art. 22).

Avuto riguardo al caso in esame, deve evidenziarsi che in tutte le ipotesi in cui la pratica commerciale integri gli estremi di un «invito all'acquisto» (locuzione che comprende le comunicazioni commerciali) debbono considerarsi sempre e comunque rilevanti le informazioni relative alle «caratteristiche principali del prodotto» (art. 22, comma 4, codice del consumo nonché art. 7, paragrafo 4, della direttiva europea).

Più nel dettaglio, nel caso di presentazione di un prezzo di un servizio di trasporto, l'art. 21, comma 1, lettera e) del codice del consumo prevede che l'indicazione della tariffa debba includere ogni onere economico gravante sul consumatore, il cui ammontare sia determinabile *ex ante*, o presentare, contestualmente e con adeguata evidenza grafica e/o sonora, tutte le componenti che concorrono al computo del prezzo, al fine di rendere chiara e compiuta l'informazione fornita al consumatore. In particolare, quando l'operatore commerciale ricorre ad una scomposizione in tariffa base e supplementi che devono essere sommati alla prima, deve essere in ogni caso garantita ai potenziali destinatari del messaggio la possibilità di percepire in maniera precisa e sufficientemente immediata il prezzo finale del servizio. L'indicazione del prezzo deve includere, fin dall'inizio, ogni onere economico gravante sul consumatore, il cui ammontare sia determinabile *ex ante*, di modo da rendere immediatamente e chiaramente percepibile al consumatore l'esborso finale (cfr. Cons. Stato n. 5073/2012). Deve anche ricordarsi che l'onere di completezza informativa deve essere assolto dal professionista sin dal primo

contatto con il consumatore, essendo scopo della disciplina dettata a tutela del consumatore quello di salvaguardare la libertà di autodeterminazione del consumatore sin dalla iniziale presentazione del servizio (cfr. Cons. Stato, n. 4048/2016).

6.1 – Tanto premesso sul piano astratto, nel caso in esame, il giudice di primo grado ha accertato – ed al riguardo l'appellante non ha svolto alcuna specifica critica – che non è ravvisabile alcuna scorrettezza della pratica commerciale in riferimento alla modalità con la quale viene presentato il costo del biglietto in quanto tale. Il TAR, avendo accertato la chiarezza espositiva formale del messaggio proposto al consumatore nel sito internet della compagnia aerea in questione, ha concluso che il consumatore è ben in grado di comprendere subito il prezzo del biglietto nell'ipotesi in cui volesse imbarcare un bagaglio grande («l'offerta *Ryanair* appare chiara nell'indicare fin dal primo contatto con il consumatore le dimensioni del bagaglio a mano consentito, oltre a una borsetta e/o un portadocumenti»).

La pratica contestata non attiene pertanto alle modalità grafico-formali con le quali viene rappresentata l'offerta commerciale della compagnia aerea; la questione oggetto di causa ruota invece sulla legittimità dello scorporo dalla tariffa standard del servizio di trasporto di un *trolley* di dimensioni più grandi di quelle consentite dalla *policy* della compagnia aerea.

Secondo l'Autorità, la scorrettezza deriverebbe dall'omesso inserimento nel prezzo base di un servizio inevitabile, quale dovrebbe essere considerato il trasporto di un bagaglio a mano delle dimensioni di 55x40x20 cm.

In altri termini, il presente giudizio implica di stabilire se il *trolley bag* delle dimensioni indicate debba (o meno) essere considerato un servizio inevitabile e necessariamente incluso nel trasporto e, perciò, necessariamente incluso nella tariffa base.

A tal interrogativo deve darsi una risposta negativa, dovendosi integralmente confermare le valutazioni effettuate dal giudice di primo grado.

7. – Ferma la piena libertà tariffaria del vettore aereo (art. 22 del reg. CE n. 1008/2008), l'art. 23 del regolamento (CE) n. 1008/2008 dispone che la tariffa aerea sia indicata, con l'inclusione di tutte le «tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al

momento della pubblicazione».

Il regolamento non qualifica alcun bagaglio come indispensabile nelle sue misure, né fa riferimento a un servizio inevitabile, ma solo alla necessità di indicare supplementi inevitabili e prevedibili.

La sentenza *Vueling* della Corte di Giustizia richiamata dall'Autorità, si limita a prevedere che «per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, per fornire una risposta completa al giudice del rinvio si deve rilevare che in linea di principio tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza».

Tanto precisato, come già evidenziato dal TAR, *Ryanair* non vieta al consumatore di portare in cabina un bagaglio a mano, ponendo soli limiti alle sue dimensioni e senza limiti di peso.

La compagnia ha confermato che, in base alla tariffa base, ciascun passeggero può sempre portare con sé in cabina, senza costi aggiuntivi, un bagaglio dalle dimensioni di 40x30x20 cm (con tolleranza di ulteriori 5 cm per le ruote), senza che tale facoltà sia subordinata alla disponibilità di spazio nelle cappelliere. Inoltre, a ciascun passeggero è consentito portare a bordo, in aggiunta al bagaglio delle dimensioni di cui sopra, anche gli ulteriori effetti personali elencati all'articolo 14.1.6 delle condizioni generali di trasporto (passeggeri e bagagli) del vettore.

In sostanza, ciò che differenzia la *policy* contestata dall'Autorità rispetto a quella precedente è solo la dimensione del bagaglio a mano da trasportare in cabina, pari a 40x30x20 cm, contro i 55x40x20 cm previsti in precedenza (mentre invariato resta il peso massimo del bagaglio a mano, pari a 10 kg).

7.1 – La nuova *policy* non si pone in contrasto con la citata sentenza della Corte di giustizia, che si limita a statuire che il bagaglio a mano è un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri, senza però indicare quali debbano essere le dimensioni (minime o massime) e il numero di tali bagagli. La stessa Corte UE precisa che il principio dalla stessa affermato deve essere ragionevolmente applicato «a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni».

Alla luce di tale precisazione, deve in primo luogo evidenziar-

si che il giudice di primo grado ha, condivisibilmente, annullato il provvedimento, in quanto «non si rinviene però nel provvedimento impugnato una motivazione congruente e idonea a ritenere che le dimensioni proposte dalla ricorrente siano “irragionevoli”».

Per altro verso, contrariamente alla prospettazione dell'appellante, al viaggiatore non è – né può essere per le considerazioni di seguito svolte – impedito il trasporto dei propri effetti personali, dovendosi anche per tale ragione escludere che la *policy* della società possa essere considerata scorretta.

7.2 – La soluzione che precede risulta in sintonia con la disciplina di settore che regola la materia, all'interno della quale nessuna disposizione stabilisce in modo vincolante le dimensioni del bagaglio a mano, che deve ritenersi necessario e dunque incluso nel servizio base.

Il d.m. n. 1/36 del 28 gennaio 1987 e la successiva circolare APT-09, recante disposizioni operative per l'attuazione del d.m. citato, emessa da ENAC in data 08/05/2001, dispongono che per bagaglio a mano si intendono quegli articoli che il passeggero può portare con sé in cabina per sistemarli nei comparti portaoggetti soprastanti o sotto al sedile anteriore.

In applicazione del d.m. 1/36 è consentito il trasporto in cabina di un solo bagaglio, corredato di etichetta nominativa, a condizione che la somma delle dimensioni (base, altezza, profondità) non superi complessivamente i 115 cm e comunque rientrante nei limiti delle misure di ingresso degli apparati di controllo ai raggi X. Ai fini della circolare, oltre al bagaglio di cui al comma precedente, ogni passeggero può portare in cabina: - una borsetta o borsa portadocumenti o personal computer portatile; - un apparecchio fotografico, videocamera o lettore di CD; - un soprabito o impermeabile; - un ombrello o bastone da passeggio; - un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare; - culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio; - articoli da lettura per il viaggio; - articoli acquistati ai *Duty Free* e negli esercizi commerciali all'interno dell'aeroporto (in quantità e peso limitati).

7.3 – Come già osservato, *Ryanair* consente di portare oltre al *trolley* piccolo anche una piccola borsa con gli effetti personali o un portadocumenti o assimilabile; non risulta inoltre che sia impedito il trasporto a bordo degli ulteriori oggetti indicati dalla predetta circolare.

In coerenza con le considerazioni che precedono, la *policy* della società appare pertanto rispettosa della normativa di settore. In ogni caso, deve rimarcarsi come l'Autorità non abbia spiegato per quale ragione le (nuove) dimensioni del *trolley* (40x25x23 cm) non siano sufficienti per portare effetti personali per viaggi brevi, tenuto anche conto della prassi di consumatori che viaggiano *low cost*, specie per le brevi tratte.

8. – Alla luce delle considerazioni che precedono, devono essere disattesi anche gli argomenti, già di per sé opinabili, con i quali l'appellante insiste nel sostenere che il «bagaglio a mano grande» sia da considerarsi elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo in ragione degli elementi fattuali emersi in corso di istruttoria.

In ogni caso, il fatto che circa il 95% dei viaggiatori porta a bordo un bagaglio grande a mano, indirettamente conferma come sia ben possibile viaggiare anche senza lo stesso, sicché tale servizio non può dirsi imprescindibile; per altro verso, si deve ragionevolmente ritenere che la prassi valorizzata dall'Autorità sia condizionata anche dalla stessa politica tariffaria, essendo evidente che, a fronte della gratuità, aumenta la fruizione di un servizio, da cui la dubbia significatività del dato.

8.1 - Deve dunque concludersi che il supplemento che è chiamato a corrispondere il consumatore se vuole imbarcare anche un *trolley* grande – chiaramente indicato nelle operazioni di emissione del titolo di viaggio – è evitabile, proprio perché non tutti i viaggiatori ne hanno sempre la necessità.

Al riguardo, nella stessa sentenza *Vueling* già citata, si legge che «la prassi commerciale delle compagnie aeree è tradizionalmente consistita nel consentire ai passeggeri di registrare i bagagli senza costi aggiuntivi. Orbene, dal momento che i modelli commerciali delle compagnie aeree hanno conosciuto un'evoluzione notevole con l'utilizzo sempre più generalizzato del trasporto aereo, va rilevato che, attualmente, talune compagnie seguono un modello commerciale consistente nell'offrire servizi aerei a prezzi assai ridotti. In tale situazione, il costo legato al trasporto dei bagagli, in quanto componente del prezzo di tali servizi, ha assunto relativamente più importanza rispetto al passato e, quindi, i vettori aerei interessati possono voler richiedere a tale titolo il pagamento di un supplemento di prezzo. Inoltre, non può escludersi che taluni passeggeri aerei preferiscano viag-

giare senza bagaglio registrato, purché ciò comporti una riduzione del prezzo del loro titolo di trasporto» (Corte di giustizia UE, 18 settembre 2014, caso C-487/12).

8.2 – Anche il fatto che, in precedenza, *Ryanair* consentiva di portare a bordo bagagli di dimensioni superiori non appare dirimente alla luce della libertà tariffaria riconosciuta al vettore, che ben può modificare la propria offerta commerciale.

8.3 – Infine, non appare risolutiva nemmeno la circostanza che *Ryanair* abbia ridotto del 52,6% lo spazio per il bagaglio a mano rispetto al periodo anteriore al 1 novembre 2018. Tale evenienza appare consequenziale alla nuova *policy* e deve ritenersi anch'essa rientrante nell'ambito della libertà commerciale del vettore, che ben può incrementare lo spazio a bordo per l'imbarco di bagagli a discapito della capienza di posti a sedere, o viceversa, purché sempre nel rispetto dei limiti di sicurezza.

9. – Devono essere infine respinte anche le ulteriori censure dell'appellante, dovendosi rilevare come non sia stato compiutamente dimostrato che il consumatore sia stato costretto a complesse operazioni logico-matematiche per individuare il corretto prezzo finale del suo biglietto, dal momento che, come già evidenziato, risultano chiaramente illustrate tutte le modalità di calcolo del medesimo in relazione all'imbarco anche di un secondo bagaglio grande al momento stesso della prenotazione, successivamente o al momento dell'imbarco.

9.1 – Risulta invece irrilevante la questione sottesa al quinto motivo di appello con il quale l'Autorità contesta la sentenza di primo grado nella parte in cui ravvisa una pretesa carenza istruttoria in relazione all'analisi della prassi delle altre compagnie aeree.

Le ragioni che hanno portato all'accoglimento del ricorso di primo grado (ed al rigetto dell'appello) rendono del tutto superfluo tale aspetto, da cui la carenza di interesse dell'appellante a coltivare la relativa doglianza; ne è conferma il fatto che la stessa Autorità si è espressa nel senso che un'analisi sulla comparazione dei prezzi applicati dalle altre compagnie aeree sarebbe inconferente, «in quanto un'analisi del tipo preteso dal TAR nulla aggiungerebbe alla valutazione oggettiva delle informazioni presenti nel percorso di acquisto che il consumatore compie nel sito del vettore».

10. – L'integrale rigetto dell'appello principale e la conferma

della insussistenza dell'illecito contestato escludono la necessità di esaminare l'appello incidentale della società, avente ad oggetto censure che attengono essenzialmente a profili procedurali, il cui ipotetico accoglimento non apporterebbe alcuna maggiore utilità alla società. L'appello principale va, quindi, respinto nei sensi di cui in motivazione e l'appello incidentale va dichiarato improcedibile.

La tariffazione del bagaglio a mano nel trasporto aereo: questioni aperte e prospettive *de iure condendo*.

SOMMARIO: 1. Premessa. Il trasporto del bagaglio come servizio aggiuntivo. – 2. Il problema della trasparenza delle formule tariffarie relative al bagaglio a mano. – 3. Le difficoltà applicative dell'attuale assetto normativo. – 4. L'assenza di disposizioni sulle misure minime del bagaglio. – 5. Considerazioni conclusive e spunti *de iure condendo*.

1. Premessa. Il trasporto del bagaglio come servizio aggiuntivo – Sono lontani i tempi in cui si descriveva come diffusa una consuetudine, nata nel settore marittimo e che avrebbe a lungo caratterizzato anche il trasporto aereo, secondo la quale l'eccedenza del bagaglio non dava luogo ad alcun pagamento supplementare ma veniva trattata come una «tolleranza», paradossalmente più utile al vettore che al passeggero, perché, si diceva, occorre «angariare e portare intralci e fastidi meno che si possa a chi parte col fine di guadagnare tempo, non moltiplicare dipendenti per la visita e per il peso da controllarsi, non riescir minuzioso e burocratico perdendosi in credito nelle masse che viaggiano» ⁽¹⁾.

All'opposto, nell'attuale realtà operativa del trasporto aereo di persone, caratterizzata dalla forte espansione sul mercato delle compagnie *low cost*, il trasporto del bagaglio

⁽¹⁾ Così F. PERRONE, *Il trasporto marittimo di persone – la responsabilità del vettore*, Napoli, 1906, 185.

riveste un ruolo strategico per il vettore: da un lato, è un servizio in grado di far massimizzare i ricavi; dall'altro, soprattutto nel caso del bagaglio consegnato, influisce sulla buona esecuzione del trasporto, generando rischi legati alla sua gestione e costi per il suo trattamento.

Nel quadro del progressivo allargamento dell'area dei servizi ritenuti non essenziali, quindi, anche il bagaglio è stato interessato dalla logica *no frills*, logica che, per il bagaglio consegnato, esclude del tutto la relativa voce dal prezzo base del biglietto e per quello non consegnato la circoscrive, per la generalità dei passeggeri, a limiti dimensionali, di peso e di numero molto esigui. Superati tali limiti, in un primo momento, soprattutto in caso di esaurimento dello spazio nelle cappelliere, aveva preso piede la tendenza a spedire in stiva il bagaglio a spese del passeggero; più recentemente sono state introdotte formule tariffarie per le quali il bagaglio a mano eccedente i limiti viene accettato in cabina ma a fronte di un supplemento di prezzo, di importo crescente in funzione della modalità di acquisto e della prossimità del pagamento alla partenza del volo.

Se però la sottoposizione a supplemento di prezzo per il bagaglio consegnato è nel traffico aereo non solo *low cost* prassi riconosciuta dalla Corte di giustizia UE come espressione della libertà tariffaria del vettore, bilanciata da un prezzo del biglietto più proporzionato alle esigenze del passeggero ⁽²⁾, l'analoga questione per il bagaglio a mano si presenta più problematica anche perché caratterizzata da coordinate del giudice europeo meno salde. Essendo una tipologia di bagaglio che costituisce un elemento necessa-

(2) C. giust. UE 18 settembre 2014, causa C-487/12, *Vueling Airlines SA c. Instituto Galego de consumo de la Xunta de Galicia*, in *Dir. trasp.* 2015, 435, con nota di D. BOCCHESI, *La Corte di giustizia europea interpreta le disposizioni sulle tariffe aeree presenti nel reg. (CE) n. 1008/2008*; con nota di L. ERBA, *La legittimità delle tariffe supplementari in caso di bagagli registrati*, in *Riv. dir. nav.* 2015, I, 336.

rio e quindi essenziale del trasporto di persone ⁽³⁾ e che per certi versi inerisce alla sua stessa dignità ⁽⁴⁾, l'esercizio delle libertà tariffaria pone peculiari criticità in termini di tutela del passeggero-consumatore, combinandosi con il potere del vettore, praticamente discrezionale e differente da compagnia a compagnia ⁽⁵⁾, di fissare i limiti dimensionali del bagaglio ammesso in franchigia.

2. Il problema della trasparenza delle formule tariffarie relative al bagaglio a mano – Uno dei profili di criticità emersi di recente è quello legato agli obblighi di trasparenza tariffaria in capo al vettore ed è stato messo di nuovo sul tappeto dalla decisione del Consiglio di Stato in commento relativa al procedimento sanzionatorio avviato nei confronti

⁽³⁾ Cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 57 (ed ivi ulteriori richiami), secondo il quale sono da ricomprendere nella dizione «cose che il viaggiatore porta con sé» di cui all'art. 1681 c.c. anche gli abiti che il passeggero indossa. Analoga questione si è posta, determinando però risposte di segno opposto, nel campo del diritto penale a proposito della circostanza aggravante prevista per il reato di furto commesso sul bagaglio del viaggiatore (art. 625 n. 6 c.p.). In tal caso dottrina e giurisprudenza propendono per escludere che l'abbigliamento personale e in genere ciò che si porta indosso costituisca bagaglio ai fini dell'applicazione dell'aggravante; cfr. sul punto DE FRANCESCO, *Commento all'art. 625*, in *Commentario breve al codice penale* (a cura di A. Crespi-F. Stella-G. Zuccalà), Padova, 1992, 1447.

⁽⁴⁾ Secondo le osservazioni del giudice spagnolo che ha disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia UE, la possibilità per il passeggero di portare con sé il bagaglio avente determinate caratteristiche, senza un aumento del prezzo base del biglietto, costituisce una misura logica e ragionevole a tutela del consumatore, che attiene alla dignità stessa del passeggero.

⁽⁵⁾ Sul tema cfr. R.A. NUGRAHA, *Today's cabin size baggage: what's in a name?* in *ASJ* 2016, 12.

di *Ryanair* ⁽⁶⁾ da parte dell'AGCM ⁽⁷⁾. Come si ricorderà, la sanzione era stata comminata per una formula tariffaria, ritenuta una pratica commerciale scorretta, riguardante il corrispettivo per il trasporto del bagaglio a mano richiesto nella procedura di acquisto *on line* del biglietto. In sostanza la nuova *policy* prevede l'indicazione separata del corrispettivo per il servizio relativo al trasporto in cabina del bagaglio ribattezzato dal vettore «bagaglio a mano grande» ⁽⁸⁾, che diviene fruibile dal passeggero solo previo pagamento di un supplemento di prezzo.

Secondo il provvedimento sanzionatorio, da tale modifica sarebbe derivata una situazione idonea a fornire al passeggero una rappresentazione ingannevole del reale costo del biglietto e quindi capace di indurlo in errore rispetto all'effettivo esborso finale da sostenere. Ciò non tanto per un problema di ambiguità nella presentazione formale della tariffa, quanto per un profilo di natura sostanziale per la cui valutazione è stato assunto a parametro l'art. 23 del reg. (CE) n. 1008/2008 ⁽⁹⁾. Si contestava cioè alla compagnia

⁽⁶⁾ Analogo contenzioso ha riguardato la compagnia aerea *Wizzair* ed è stato deciso in termini identici dal Consiglio di Stato, sez. VI, con sentenza 8 febbraio 2022 n. 879.

⁽⁷⁾ Della vicenda questa Rivista si è già occupata pubblicando, con il commento di chi scrive, la sentenza di primo grado, unitamente ad una pronuncia di un giudice civile spagnolo intervenuta a valutare sul piano civilistico la stessa condotta commerciale del vettore; cfr. TAR Lazio 29 ottobre 2019 n. 12455 e n. 12456 nonché Juzgado de lo mercantil n. 13 de Madrid 24 ottobre 2019 n. 373 con nota di F. MANCINI, *Un nuovo costo aggiuntivo alla tariffa low cost: il «bagaglio a mano grande» al vaglio della giurisprudenza*, in *Dir. trasp.* 2020, 205.

⁽⁸⁾ Si tratta del cosiddetto *trolley bag* di dimensioni fino a 55x40x20 cm e di peso fino a 10 kg. Nella nuova *policy* resta invece ricompreso nel prezzo del trasferimento il corrispettivo per portare a bordo una borsetta o un portadocumenti di dimensioni fino a 40x30x20 cm, in precedenza rientrante nella tariffa base in aggiunta al *trolley*.

⁽⁹⁾ Le prescrizioni settoriali di diritto europeo, come quella sulla trasparenza delle tariffe aeree, e la disciplina generale sulle pratiche

aerea che il servizio relativo al trasporto del bagaglio di cabina dovesse essere considerato un elemento inevitabile e prevedibile del servizio di trasporto aereo in coerenza con quanto affermato dalla sentenza resa dalla Corte di giustizia UE nel caso *Vueling* ⁽¹⁰⁾ e, come tale, dovesse essere incluso nel prezzo base del biglietto.

Peraltro la sottoposizione a supplemento opzionale di una modalità di viaggio molto diffusa tra i passeggeri e generalmente compresa nella tariffa aerea base era considerata in grado di determinare effetti negativi anche sul piano della effettiva comparabilità tra i prezzi praticati dai vettori e, di conseguenza, sul piano del corretto confronto concorrenziale tra gli stessi ⁽¹¹⁾.

In primo grado il TAR Lazio aveva ritenuto compatibile la clausola tariffaria con la predetta disposizione regolamentare e quindi annullato la sanzione; ciò essenzialmente sulla base di un duplice ordine di argomentazioni: i giudici avevano evidenziato, da un lato, l'assenza di un obbligo del vettore di indicare dimensioni minime per il bagaglio a mano incluso nel prezzo base; dall'altro, la ragionevolezza dei limiti dimensionali dello stesso, valorizzando un pas-

commerciali scorrette possono avere un rapporto di reciproca integrazione e specificazione; cfr. A. PEPE, *Pratiche commerciali scorrette e tutela dei diritti dei passeggeri*, in *Contratto e impresa* 2019, 185.

⁽¹⁰⁾ Cfr. C. giust. UE 18 settembre 2014, *cit.*, punto 40, su cui si tornerà più avanti.

⁽¹¹⁾ Anche il *Ministerio de Consumo* spagnolo ha recentemente avviato un'istruttoria che ha per oggetto le pratiche commerciali adottate da alcune compagnie aeree *low cost* in relazione alla richiesta di supplementi per i bagagli a mano e per la scelta del posto. Il procedimento intende appurare se questo tipo di iniziative siano in contrasto con la normativa a tutela dei consumatori e se, attraverso l'indicazione di prezzi inferiori a quelli che effettivamente il passeggero finisce col pagare, consentano ai vettori di ottenere posizioni privilegiate nei motori di ricerca e nei comparatori di voli *on line*. Cfr. <https://consumo.gob.es/es/carrousel/consumo-investiga-siete-aerolineas-su-politica-equipajes-mano-asignacion-asientos>.

saggio della medesima sentenza del giudice europeo.

La pronuncia del Consiglio di Stato in commento si allinea a quella del giudice di prime cure e ne riprende nella sostanza le argomentazioni escludendo la sussistenza di una pratica commerciale scorretta. Ciò nonostante si rivela di interesse soprattutto perché ripropone le difficoltà di applicazione del quadro normativo vigente rispetto ad una inedita pratica commerciale del vettore e, in generale, rispetto ad un tema, quello della clausole tariffarie in materia di bagaglio a mano, potenzialmente insidioso per i diritti del passeggero-consumatore e sul quale l'attenzione resta alta ⁽¹²⁾.

3. *Le difficoltà applicative dell'attuale assetto normativo* – La questione di fondo consiste nel comprendere in quale delle due diverse categorie di voci che concorrono a determinare la tariffa finale ai sensi dell'art. 23 del reg. (CE) n. 1008/2008 – elementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione oppure supplementi di prezzo opzionali – debba inquadrarsi il servizio relativo al bagaglio a mano. Come è noto, i primi devono sempre essere specificati quali componenti del prezzo finale da pagare mentre i secondi, connessi a servizi che completano il servizio aereo stesso e quindi non obbligatori né indispensabili, devono essere comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di ogni processo di prenotazione e devono essere oggetto di esplicito consenso da parte del passeggero.

La risposta al quesito sarebbe lineare se si considerasse il principio affermato dalla Corte di giustizia UE ⁽¹³⁾, la

⁽¹²⁾ Da parte dell'AGCM è stato recentemente comunicato l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti della compagnia aerea *Vueling Airlines* (PS12650) in quanto il sistema di tariffazione del bagaglio a mano prevederebbe un diverso costo per l'acquisto del servizio a seconda del canale utilizzato (*app* o *web*) e non fornirebbe un'adeguata informazione su tale differenziazione.

⁽¹³⁾ Cfr. C. giust. UE 18 settembre 2014, *cit.*

quale, investita della questione relativa alla compatibilità del supplemento di prezzo per il bagaglio consegnato con la predetta disposizione regolamentare, ha fornito una risposta anche in materia di bagagli non consegnati affermando che «in linea di principio devono essere considerati elemento indispensabile del trasporto di passeggeri» e che il relativo trasporto «non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo» purché (i bagagli) «posseggano taluni requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza» (14).

La questione tuttavia si fa più articolata e la soluzione più incerta se si pone mente alla peculiarità dell'iniziativa commerciale in considerazione. Il vettore realizza nella sostanza una suddivisione del servizio prima ancora che una scorporazione della tariffa, prevedendo, sì, un supplemento di prezzo ma mantenendo inclusa nel prezzo del trasferimento la possibilità di portare in cabina un bagaglio, di cui riduce significativamente le dimensioni consentite rispetto a quelle adottate in precedenza. Si tratta allora di capire in che misura la formula in parola – che di fatto attribuisce al bagaglio di cabina la duplice natura di elemento inevitabile e prevedibile del servizio oppure di supplemento opzionale di prezzo a seconda che rispetti o meno i limiti dimensionali indicati dallo stesso vettore – possa coordinarsi con l'attuale disciplina sulla trasparenza tariffaria dei servizi aerei.

Sicuramente tale *policy* bagagli si inserisce in uno spazio lasciato vuoto dalla norma, non essendovi disposizioni che

(14) Più categorica è la posizione espressa nel medesimo giudizio dall'avvocato generale Y. Bot nelle proprie conclusioni. Secondo tale impostazione, il bagaglio a mano non può ritenersi rientrante nell'ambito dei servizi commerciali forniti dal vettore aereo ed oggetto del reg. (CE) n. 1008/2008 e ciò in quanto «non presuppone alcun costo connesso alla sua registrazione, alla sua tracciabilità e al suo deposito, diversamente da un bagaglio registrato»; di conseguenza, si legge nelle conclusioni, «non si potrebbe ammettere, neanche *de iure condendo*, il principio della tariffazione del bagaglio da cabina».

vincolino il vettore ad includere nel prezzo del trasferimento un bagaglio di specifiche dimensioni come pure che gli impediscano in prospettiva di ridurre ulteriormente i limiti. Anzi, a ben vedere, la determinazione della franchigia consentita corrisponde ad un tradizionale potere del vettore e, ove si abbia riguardo alla disciplina di diritto interno, è espressamente prevista dall'art. 410 c. nav. Da tale norma, peraltro, si ricava il principio, nella specie rispettato, per cui nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero ⁽¹⁵⁾.

Non va poi trascurato il fatto che le indicazioni che sul punto giungono dalla sentenza *Vueling* non brillano per univocità. La sentenza è chiara nell'affermare che il reg. (CE) n. 1008/2008 è applicabile alla fissazione delle tariffe relative al trasporto dei bagagli. È altresì chiara nel distinguere nettamente il bagaglio consegnato da quello non consegnato e nel giustificare la diversificazione in termini di disciplina delle tariffe aeree con le caratteristiche obiettivamente non sovrapponibili delle due tipologie di servizi, anche sul piano dei costi per il vettore e dei regimi di responsabilità ⁽¹⁶⁾.

È tuttavia innegabile che il riferimento alla condizione che i bagagli a mano abbiano «taluni requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni» affinché possa dirsi operante il divieto di supplemento di prezzo genera qualche ambiguità e si presta ad interpretazioni strumentali. Prova ne sia che la pronuncia della Corte di giustizia UE viene utilizzata sia dai giudici amministrativi per legittimare che dall'AGCM per censurare la nuova *policy* del vettore.

Quello dei limiti dimensionali determinati in autonomia dal vettore finisce pertanto con l'essere un aspetto rilevante e problematico della questione, venendo a combinarsi con le previsioni sull'obbligo di trasparenza tariffaria, che non sembrano rivolte a regolare lo specifico caso in cui un

⁽¹⁵⁾ Si consideri inoltre che, ai sensi dell'art. 415 c. nav., la norma di cui all'art. 410 c. nav. è derogabile anche a favore del vettore.

⁽¹⁶⁾ Sul punto sia consentito rinviare a F. MANCINI, *op. cit.*, 231.

servizio giuridicamente e concettualmente unitario sia suddiviso sul piano commerciale a seconda delle sue caratteristiche dimensionali. È del resto significativo che anche i principi stabiliti dalla giurisprudenza della Corte di giustizia europea ⁽¹⁷⁾ per valutare in concreto la inevitabilità di altre voci supplementari introdotte dai vettori mal si adattino alla fattispecie. Tale orientamento ha infatti ricondotto la evitabilità del supplemento alla ragionevole possibilità, per un normale compratore che avvii una specifica transazione commerciale, di evitare l'aggravio, aderendo alla modalità alternativa di fruizione del servizio messa gratuitamente a disposizione del passeggero. A voler applicare tale criterio al caso in esame, si dovrebbe propendere per l'inevitabilità perché l'alternativa gratuita nella specie esiste, ma configura un servizio con caratteristiche obiettivamente diverse e di qualità inferiore rispetto a quello offerto a pagamento.

Certamente un rilievo importante, anche in termini di riequilibrio tra la posizione del vettore e quella del passeggero-consumatore e quindi di valutazione della eventuale scorrettezza della condotta del vettore, assume la verifica del tipo di informazione fornita al passeggero sul piano del rispetto dei canoni indicati dall'art. 5, comma 3, del cosiddetto codice del consumo ⁽¹⁸⁾ e, in particolare, dal citato art. 23 del menzionato regolamento europeo. Nella specie, a giudicare dalle motivazioni della sanzione oggetto del con-

⁽¹⁷⁾ Cfr. C. giust. UE 23 aprile 2020 in causa C-28/19 sulla domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Consiglio di Stato, sez. VI, con ordinanza del 31 dicembre 2018 n. 7299. La vicenda riguardava la condotta del vettore, ritenuta dall'AGCM una pratica commerciale scorretta, avente ad oggetto la pubblicazione di prezzi che non comprendevano oneri qualificati dal vettore come facoltativi (*web check-in*, IVA applicata alle tariffe e ai supplementi facoltativi per i voli nazionali nonché oneri per gli acquisti effettuati con una carta di credito diversa da quella prescelta dal vettore) mentre, secondo il provvedimento sanzionatorio, rivestivano natura obbligatoria.

⁽¹⁸⁾ Cfr. A. ZAMPONE, *La «no show rule» nell'esperienza italiana*, in *Dir. trasp.* 2018, 629, 634 s.

tenzioso, risulta che le modalità e la completezza del messaggio pubblicato sul sito internet del vettore mettessero il passeggero nella condizione di comprendere i termini della modifica tariffaria.

In questo senso tuttavia qualche dubbio desta la stessa espressione «bagaglio a mano grande» coniata dal vettore, posto che l'aggiunta dell'aggettivo «grande» introduce una distinzione che non trova corrispondenza né nella disciplina legale né nella comune esperienza e che può indurre in errore il passeggero.

4. L'assenza di disposizioni sulle misure minime del bagaglio – A riprova della rilevanza dell'elemento dimensionale del bagaglio a mano, occorre osservare che i giudici amministrativi, anche per via dell'impostazione del provvedimento sanzionatorio, hanno condotto la valutazione su un piano concreto, non strettamente legato al processo di prenotazione del passeggero.

I giudici non hanno verificato se il bagaglio a mano in genere possa essere considerato un elemento inevitabile e prevedibile del servizio di trasporto; i giudici hanno invece operato questa verifica prendendo a riferimento l'inedita tipologia del bagaglio introdotta dal vettore, ossia «il bagaglio a mano grande».

In questa prospettiva la sentenza valorizza soprattutto il fatto che non esistono disposizioni, nemmeno nella giurisprudenza del giudice europeo, da cui ricavare le dimensioni del bagaglio indispensabile e dunque incluso nel servizio base.

È in effetti vero che non si è mai sentita l'esigenza di misure minime vincolanti ed armonizzate per tutti i vettori in materia di bagaglio a mano. L'interesse si è sempre rivolto all'indicazione del massimo consentito e non certo del minimo, evidentemente in ragione degli unici vincoli che si ritenevano rilevanti per il bagaglio a mano ossia quelli legati

allo spazio e alla sicurezza a bordo ⁽¹⁹⁾.

Del resto, come accennato in precedenza, il contesto era completamente diverso: la previsione di tariffe collegate alle dimensioni del bagaglio a mano era connessa alle specifiche esigenze di pochi passeggeri (per esempio per il caso di trasporto di strumenti musicali o di animali da compagnia) e non veniva ad integrare un vero e proprio sistema di tariffazione per il normale trasporto del bagaglio in cabina.

Non è un caso che le dimensioni e limiti di peso dell'*unchecked baggage* si conformavano, fino a non molto tempo fa e per la quasi totalità dei vettori aerei, ad una particolare *Recommended Practice* della IATA ⁽²⁰⁾ che, pur lasciando la libertà di scelta ai vettori, si limitava a sottolineare l'importanza che il bagaglio potesse essere collocato sotto il sedile o nella cappelliera in condizioni di sicurezza, dovendo, diversamente, essere imbarcato in stiva ⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ In questo senso va anche rilevato che, ai fini della sicurezza aeroportuale, la regolamentazione del numero e delle dimensioni massime del bagaglio che il passeggero può portare in cabina è contenuta nel d.m. 28 gennaio 1987 n. 001/36 nonché nelle relative disposizioni operative di cui alla circolare ENAC 8 maggio 2001 n. APT-09. Tale disciplina fissa in 115 cm la somma massima delle dimensioni (base, altezza e profondità) consentite per il bagaglio a mano ammesso in cabina in aggiunta ad uno o più fra gli oggetti strettamente personali indicati in uno specifico elenco. Inoltre la predetta normativa prevede che i bagagli che superano le indicate dimensioni possono essere ammessi in cabina dietro pagamento di un supplemento che dia diritto ad occupare un posto. Con provvedimento ENAC del 20 aprile 2021 la predetta circolare è stata tuttavia abrogata in considerazione delle disposizioni regolamentari UE in materia di *security* che si sono succedute dopo i noti fatti dell'11 settembre 2001.

⁽²⁰⁾ Si fa riferimento alla *Recommended practice* IATA n. 1724 che, all'art. 9.8.1, dispone che: «*baggage which the passenger carries on to the aircraft must fit under the seat in front of the passenger or in an enclosed storage compartment in the cabin. Items determined by Carrier to be of excessive weight or size will not be permitted in the cabin*».

⁽²¹⁾ Attualmente l'impostazione seguita dalla predetta associazione, che tuttavia non ha poteri vincolanti neppure nei confronti dei vettori

Va aggiunto che i giudici amministrativi, nel disattendere un motivo di appello, non hanno mancato di ricavare ulteriori elementi a favore dell'evitabilità della predetta tipologia del bagaglio dal rilievo che lo stesso non risulta necessario per tutti i passeggeri. Al di là dell'opinabilità sul piano fattuale, tale argomento è sotto il profilo giuridico in contrasto con il principio affermato dalla Corte di giustizia UE secondo cui è irrilevante il dato del numero dei consumatori che è in grado di evitare il supplemento atteso che il reg. (CE) n. 1008/2008 mira a tutelare individualmente ciascuno di loro ⁽²²⁾.

5. *Considerazioni conclusive e spunti de iure condendo* – In definitiva è indubbio che nel campo del bagaglio a mano il bilanciamento tra gli interessi coinvolti risulta delicato: da un lato vi è la libertà tariffaria del vettore e il diritto di fissare i limiti del bagaglio ammesso in franchigia sui propri voli; dall'altro, vi è il diritto del passeggero a non dover subire costi aggiuntivi per un elemento essenziale e necessario del trasporto come pure di conoscere, all'atto dell'acquisto del biglietto, i termini effettivi della tariffa, così da poterla confrontare con quella degli altri vettori. Sul versante del passeggero un altro profilo di criticità si aggiunge allorché si debbano acquistare voli in prosecuzione operati da compagnie diverse: regole differenti sulla franchigia del bagaglio potrebbero infatti creare ulteriori inconvenienti ed incidere sulla garanzia di un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio.

Ferma restando l'importanza, accennata in precedenza, che assume nel riequilibrio delle posizioni l'adeguata informazione del passeggero, potrebbe essere comunque oppor-

aderenti, è comunque orientata a riconoscere ampia libertà del vettore nella fissazione delle dimensioni del bagaglio ammesso in cabina.

⁽²²⁾ Cfr. C. giust. UE 23 aprile 2020, cit., punto 35, che in merito richiama il principio affermato nella sentenza del 15 gennaio 2015, C-573/13, *Air Berlin*.

tuno, come già sostenuto in altra sede ⁽²³⁾, un intervento normativo che definisca il contenuto minimo della prestazione relativa al bagaglio a mano.

È interessante segnalare che una simile consapevolezza sembra caratterizzare anche gli organi dell'Unione europea. Già nella proposta di modifica del reg. (CE) n. 261/2004 e del reg. (CE) n. 2027/1997, il cui *iter* risulta fermo da tempo, aveva trovato ingresso una serie di emendamenti volti a fissare regole in materia di bagaglio a mano, tra cui limiti dimensionali minimi senza oneri aggiuntivi per il passeggero ⁽²⁴⁾.

Molto più recentemente una risoluzione del Parlamento europeo ⁽²⁵⁾, scaturita da una petizione, ha inteso sollecitare la Commissione UE, nel quadro del processo di revisione del reg. (CE) n. 1008/2008, a presentare «misure politiche concrete» volte ad integrare la sentenza *Vueling* mediante la individuazione dei requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni.

Nel testo del provvedimento si prende atto dell'assenza di uniformità delle norme concernenti il numero e le dimensioni dei bagagli a mano dei passeggeri ammessi in cabina e dei relativi oneri nonché della necessità di un'armonizzazione da attuare in un contesto di mercato liberalizzato al fine di innalzare il livello di trasparenza e di protezione dei passeggeri in ambito UE.

Senza con questo ignorare che si tratta di una mera risoluzione che potrebbe dar avvio ad un processo lungo e dagli esiti incerti, l'iniziativa conferma l'esistenza di un fermento legislativo sull'argomento e sembra compatibile con il regime di liberalizzazione che caratterizza la materia.

Qualora ne scaturisse un provvedimento con forza vin-

⁽²³⁾ Cfr. F. MANCINI, *op. cit.*, 237.

⁽²⁴⁾ Cfr. Relazione del Parlamento europeo A7-0020/2014.

⁽²⁵⁾ Cfr. la Risoluzione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2023 sulle dimensioni standardizzate per i bagagli a mano, pubblicata in questo numero della Rivista.

colante per gli stati membri, questo avrebbe il merito di costituire, pur in un contesto di libertà tariffaria ⁽²⁶⁾, un argine verso eventuali ed indiscriminate rivisitazioni al ribasso dei limiti dimensionali del bagaglio.

Inoltre renderebbe più realizzabile l'obiettivo della effettiva comparabilità tra le tariffe praticate dai vettori, enunciato dal considerando n. 16 del più volte menzionato regolamento europeo, con benefici anche sulla concorrenza tra i vettori: il passeggero avrebbe la certezza che nelle tariffe base messe a comparazione è incluso almeno il trasporto del bagaglio nelle dimensioni minime stabilite dalla norma.

Non senza considerare infine che, sul piano del rapporto contrattuale, una previsione normativa come quella qui ipotizzata renderebbe più agevole, a favore del passeggero-consumatore, il controllo di legittimità e di vessatorietà della clausola tariffaria sul bagaglio a mano inserita nelle condizioni generali di contratto del vettore ⁽²⁷⁾.

FRANCESCO MANCINI

⁽²⁶⁾ Desta perplessità il testo della risoluzione allorché afferma, senza peraltro motivare l'assunto, che la libertà in materia di tariffe non comprende la tariffazione del bagaglio a mano (punto 6).

⁽²⁷⁾ Giova evidenziare, in una prospettiva comparatistica, che nell'ordinamento spagnolo è stato ribadito l'orientamento già espresso in Juzgado de lo mercantil n. 13 de Madrid 24 ottobre 2019 n. 373 (in *Dir. trasp.* 2020, 225) che sanziona con la nullità la clausola contrattuale relativa al supplemento di prezzo per il trasporto del bagaglio a mano di peso e dimensioni ridotti, destinato ad essere collocato nei vani dell'aereo. Ciò in quanto la clausola genera un grave squilibrio delle prestazioni contrattuali in danno del consumatore in contrasto con il reg. (CE) n. 1008/2008 e con la sentenza della Corte di giustizia UE nonché con l'art. 97 della *Ley n. 48/1960 sobre Navegación Aérea* (norma che obbliga il vettore, salvo che esistano ragioni di sicurezza o di spazio a bordo, a trasportare gratuitamente come bagaglio a mano gli oggetti e i colli che il passeggero tenga con sé, compresi gli articoli acquistati nei negozi situati all'interno degli aeroporti). Cfr. Juzgado de lo mercantil n. 1 de Palma de Mallorca 22 marzo 2021 n. 185.

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CONSIGLIO DI STATO, SEZ. VII, 2 MAGGIO 2023,
N. 4413

Pres. CONTESSA – Rel. FRANCOLA

Omissis (avv. D. Turco)*c. Comune di Confoduri* (avv. A. Smiriglia Fava), *Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili* (avv. Stato)**Demanio – Concessione demaniale marittima – Decadenza – Art. 47, comma 1, c. nav. – Inadempimento concessionario – Valutazione bifasica – Discrezionalità tecnica – Discrezionalità pura.**

RIASSUNTO DEI FATTI – Un concessionario di area demaniale marittima impugna il provvedimento di decadenza *ex art. 47 c. nav.* pronunciato nei suoi confronti dal Comune di Confoduri a causa di reiterate violazioni del medesimo concessionario consistenti nella realizzazione di opere senza il rilascio del sotteso titolo abilitativo; nel mantenimento ogni anno delle opere di durata stagionale realizzate sull'area demaniale in uso oltre il termine assegnato; nella non ottemperanza di due delle tre ordinanze di rimessione in pristino dell'area in questione pronunciate nei suoi confronti. Avverso la decisione del Tar che ha respinto il ricorso il concessionario ha proposto gravame.

Il procedimento amministrativo sotteso alla dichiarazione di decadenza della concessione demaniale marittima presuppone un'indagine volta a verificare l'avvenuta violazione degli obblighi posti in capo al concessionario ed è caratterizzato da due momenti distinti: il primo, a monte (discrezionalità tecnica), concerne le valutazioni giuridiche sulla fonte dell'obbligazione (atto di concessione) da cui consegue la condotta che il concessionario dovrebbe tenere; il secondo, a valle (discrezionalità amministrativa), riguarda il confronto tra la

condotta in concreto serbata dal concessionario e quella a cui quest'ultimo si era obbligato. Il che è indicativo di un potere discrezionale puro, o in senso ampio, implicante valutazioni di opportunità presupponenti un contemperamento di interessi (pubblici e privati coinvolti) non sindacabile in sede giurisdizionale se non per eccesso di potere dipendente da manifesta contraddittorietà, illogicità, irragionevolezza o sproporzionalità della decisione. Non ogni inadempimento, dunque, giustifica l'automatica decadenza dalla concessione, potendo in tal senso l'Amministrazione determinarsi soltanto a fronte di un inadempimento di non scarsa importanza, al pari di quanto previsto dall'art. 1453 c.c. per i contratti a prestazione corrispettive, i cui elementi probatori devono essere inequivoci, precisi e concordanti. E poiché lo scioglimento di un rapporto a prestazioni corrispettive per inadempimento imputabile ad una delle parti coinvolte ha carattere eccezionale in quanto giustifica la rilevanza di un interesse (quello a non adempiere alla propria obbligazione) in genere irrilevante in quanto di mero fatto, l'inadempienza del concessionario ai propri obblighi può, dunque, ritenersi idonea a giustificare l'emanazione del provvedimento di decadenza quando delude in modo significativo l'interesse generale che la concessione in utilizzo del bene demaniale intendeva soddisfare, al punto da rendere preminente l'interesse negativo alla risoluzione rispetto all'interesse positivo alla prosecuzione del rapporto, divenendo prioritario per la salvaguardia degli interessi pubblici coinvolti la riacquisizione del possesso del bene da parte dell'Autorità concedente ⁽¹⁾.

DIRITTO – II.1. Occorre, anzitutto, premettere che l'art. 47 co.1 c. n. espressamente elenca la casistica delle ipotesi in cui, testualmente, «l'amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario». Secondo un certo orientamento, la richiamata disposizione normativa sarebbe esplicativa di un potere

⁽¹⁾ V. la nota di N.G. CARNIMEO e G. DELLE FOGLIE, a pag. 948.

tecnico-discrezionale limitato all'accertamento dei presupposti di fatto in presenza dei quali la decadenza costituirebbe una conseguenza automatica ed obbligata, al punto da poter essere annoverata nell'ambito della categoria dei provvedimenti vincolati, in tal senso deponendo il precedente citato Consiglio di Stato Sez. VI, sentenza n. 3044 del 17 giugno 2014 che, a sua volta, richiama una pronuncia del C.G.A.R.S. secondo cui «al ricorrere delle ipotesi decadenziali disciplinate dall'art. 47 del codice della navigazione l'Amministrazione concedente esercita una discrezionalità di tipo tecnico, dovendosi essa cioè limitare al riscontro dei relativi presupposti fattuali (cfr. C.G.A. n. 905 del 2007). Ciò comporta sul piano sostanziale che – una volta appunto accertata la sussistenza di detti presupposti – il provvedimento di decadenza ha natura sostanzialmente vincolata, con conseguente esclusione di ogni possibile bilanciamento tra l'interesse pubblico e le esigenze del privato concessionario (cfr. VI Sez. n. 2253 del 2011)» (C.G.A.R.S. 12 giugno 2012, n. 550).

II.1.1. L'assunto è infondato.

Come noto, ogni potere amministrativo deve soddisfare il principio di legalità sostanziale, posto a base dello Stato di diritto. Il che non consente «l'assoluta indeterminatezza» del potere conferito dalla legge ad una autorità amministrativa, che produce l'effetto di attribuire, in pratica, una «totale libertà» al soggetto od organo investito della funzione (Corte Cost. sentenza n. 307 del 2003; in senso conforme, *ex plurimis*, sentenze n. 32 del 2009 e n. 150 del 1982). Non è sufficiente che il potere sia finalizzato dalla legge alla tutela di un bene o di un valore, ma è indispensabile che il suo esercizio sia determinato nel contenuto e nelle modalità, in modo da mantenere costantemente una, pur elastica, copertura legislativa dell'azione amministrativa (Corte Cost. n. 115/2011). Il che, quindi, non implica la legittimità soltanto di poteri rigidamente vincolati in ogni loro aspetto, in ragione dell'impossibilità per il legislatore di prevedere e valutare a priori ogni possibile sviluppo ed implicazione o riflesso tanto per l'interesse pubblico perseguito, quanto per gli interessi pubblici e privati eventualmente coinvolti dall'esercizio di un determinato potere. Donde, la legittima facoltà per il legislatore di riconoscere alla competente Autorità Amministrativa margini di operatività, più o meno ampi, idonei a consentire una corretta calibrazione del potere esercitato in base alle peculiarità del caso concreto, nell'ottica del

migliore soddisfacimento dell'interesse pubblico da soddisfare. E poiché spesso l'agire autoritativo dell'amministrazione coinvolge interessi (pubblici e privati) anche confliggenti di non agevole, né (a volte) prevedibile composizione a livello normativo, le leggi attributive disciplinanti poteri pubblici solitamente riconoscono alle Autorità competenti una certa discrezionalità in relazione a quei profili dell'esercizio del potere (ed ossia l'*an*, il *quid*, il *quomodo*, il *quando*) sui quali è opportuno demandare ad una valutazione caso per caso il suo concreto determinarsi.

Nell'ambito, quindi, di un settore contraddistinto dall'accoglimento del principio di legalità in senso forte (Corte Cost. n.115/2011), in cui cioè la legge deve determinare tutti gli aspetti fondamentali dell'esercizio del potere in modo da mantenere costantemente una pur elastica copertura legislativa dell'azione amministrativa, devono ritenersi sussistenti margini di discrezionalità implicanti valutazioni di opportunità presupponenti un temperamento degli interessi pubblici ed eventualmente anche privati coinvolti, ogniquale volta il legislatore non vincoli l'agire autoritativo dell'Amministrazione in tutti i suoi aspetti, dovendosi seguire, quindi, il criterio interpretativo secondo cui *ubi lex noluit tacuit*.

Può, dunque, affermarsi che, in linea di principio, il potere pubblico amministrativo è discrezionale, salvo che non risulti diversamente dalla norma che lo prevede o che ne regola l'esercizio.

II.1.2. Diversa dalla discrezionalità amministrativa è, poi, la c.d. discrezionalità tecnica che, come noto, rileva (a monte) sul diverso piano della verifica dei presupposti normativamente previsti per l'esercizio del potere (discrezionale o vincolato che sia), allorché il relativo accertamento presupponga l'applicazione di una regola tecnica dai concetti indeterminati o, comunque, suscettibili di apprezzamenti opinabili financo implicanti l'attribuzione di un giudizio di valore (Consiglio di Stato, sez. IV, 19 ottobre 2007, n. 5468).

II.1.3. L'opinabilità, infatti, è altro rispetto all'opportunità. Sul punto basti considerare che la prima rileva nell'ambito della valutazione di fatti suscettibili di vario apprezzamento costituenti presupposto del potere da esercitare e, quindi, presupposto di legittimità del provvedimento amministrativo emanato dall'Autorità amministrativa competente, mentre la seconda opera in

un momento successivo, traducendosi in una scelta fra interessi contrapposti una volta già ritenuti sussistenti i presupposti per l'esercizio di quel potere.

Se, dunque, la discrezionalità tecnica concerne (a monte) i presupposti del potere, la discrezionalità amministrativa (o pura), invece, riguarda le modalità (a valle) di esercizio del potere, identificabile nella normativamente riconosciuta (in modo espresso o implicito) facoltà di scelta tra più soluzioni possibili, in ordine all'an o al quid o al quomodo o al quando o a tutti o soltanto ad alcuni dei predetti profili dell'agire autoritativo.

II.1.4. Ciò chiarito, con riguardo all'applicazione dell'art. 47 co. 1 lett. f) c.n. ricorrono entrambe.

II.1.4.1. Ed invero, laddove prevede che la decadenza possa scaturire dall'inadempimento di obblighi assunti dal concessionario, la predetta disposizione normativa presuppone, anzitutto, un'indagine volta a verificare l'avvenuta violazione dei predetti obblighi che ben può implicare un mero accertamento tecnico o un accertamento tecnico discrezionale oltre che, prima ancora, valutazioni giuridiche, tenuto conto che la violazione di obbligazioni, obblighi o, in generale, doveri potrebbe proprio implicarne.

La nozione di inadempimento, infatti, è un concetto relazionale che pone a raffronto la condotta tenuta dal debitore con quella descritta nella prestazione promessa o comunque dovuta in quanto oggetto dell'obbligazione assunta, onde accertarne la coincidenza e completezza in ordine a tutti gli aspetti qualificanti sul piano dell'esecuzione, come il tempo, la quantità e la qualità.

Donde, l'individuazione di due momenti distinti: quello a monte implicante valutazioni giuridiche sulla fonte dell'obbligazione in quanto concernente l'individuazione delle condotte dovute dal debitore (*rectius*, concessionario) ed, in generale, esigibili; quello a valle inerente al successivo confronto tra la condotta in concreto serbata dal concessionario debitore e quella che sarebbe stato lecito attendersi in quanto effettivamente dovuta.

Il che comprova la possibilità che quest'ultima verifica implichi valutazioni suscettibili di apprezzamenti opinabili riconducibili nell'ambito della c.d. discrezionalità tecnica.

Ma il dato non completa l'esame, poiché quand'anche si accertasse la sussistenza di uno dei richiamati presupposti, ed ossia di un inadempimento del concessionario, l'Amministrazione

competente non sarebbe obbligata a dichiarare la decadenza dalla concessione, in tal senso essendo univocamente esplicitivo il dato testuale dell'art. 47 co.1 c.n. nella parte in cui afferma che l'Amministrazione "può" e non "deve" dichiarare la decadenza.

Il che è indicativo di un potere discrezionale puro, o in senso ampio, implicante valutazioni di opportunità presupponenti un temperamento di interessi (pubblici e privati coinvolti) non sindacabile in sede giurisdizionale se non per eccesso di potere dipendente da manifesta contraddittorietà, illogicità, irragionevolezza o sproporzionalità della decisione.

Sussistono, dunque, profili valutativi ulteriori rispetto a quelli espressamente desumibili dalla menzionata disposizione normativa ed, in quanto tali, indicativi di una significativa discrezionalità amministrativa preordinata a consentire una motivata ponderazione degli interessi coinvolti tendente a verificare la sussistenza dei presupposti di un'eventuale proficua prosecuzione del rapporto concessorio, in tal senso rilevando, senza dubbio, la gravità caratterizzante l'inadempimento del concessionario.

Non ogni inadempimento, dunque, giustifica l'automatica decadenza dalla concessione, potendo in tal senso l'Amministrazione determinarsi soltanto a fronte di un inadempimento di non scarsa importanza, al pari di quanto previsto dall'art. 1453 c.c. per i contratti a prestazione corrispettive.

La concessione di beni demaniali, infatti, è un atto complesso bilaterale preordinato a garantire, a talune condizioni, il godimento del bene ad un unico soggetto, con contestuale estromissione di tutti gli altri, nella prospettiva di assicurare il miglior soddisfacimento di predeterminate finalità pubblicistiche. Nella discrezionalità amministrativa della PA a differenza di quanto avviene a livello civilistico – le funzioni pubblicistiche sono un discrimine prioritario ed essenziale nella valutazione degli interessi perchè la concessione insiste su un bene demaniale (tra l'altro) è quindi anche la natura del bene a determinare la scelta (bene che il concessionario si impegna a non modificare e conservare e che deve restituire nello stesso stato nel quale è stato concesso) – nel caso di specie gli abusi edilizi incidevano proprio sulla natura del bene e sull'uso difforme che è stato realizzato dal concessionario mettendone in pericolo la conservazione.

L'atto, dunque, nella sua complessità è sul piano strutturale simile al contratto di locazione, condividendone la natura

onerosa e la peculiare caratteristica della non consumabilità del bene concesso in godimento.

Le affinità sono tali da non rendere sempre agevole la distinzione tra il rapporto concessorio e quello meramente locativo. Sul punto occorre, infatti, precisare che, secondo quanto da tempo chiarito dalla giurisprudenza, per stabilire se si sia in presenza di concessione di un bene pubblico ovvero di un atto paritetico riconducibile alla locazione, non è sufficiente che l'Amministrazione Pubblica abbia concesso in godimento il bene al privato, essendo necessario indagare sulla natura del bene stesso, per cui solo se il bene appartiene al novero dei beni demaniali è possibile ritenere sussistente una concessione demaniale, non potendosi pervenire alle medesime conclusioni qualora invece il bene concesso in uso appartenga al patrimonio disponibile dell'amministrazione (Cons. Stato, sez. V, 03 giugno 2021, Cons. Stato, sez. V, n.4216; 8 luglio 2019, n. 4783; Cass., Sez. Un., 25 marzo 2016, n. 6019).

La concessione di beni, tuttavia, non può ritenersi un atto meramente paritetico, presupponendo, a differenza della locazione, l'esercizio di un potere che si traduca nell'emanazione di un atto autoritativo di destinazione del bene demaniale ad uno dei molteplici utilizzi possibili, in quanto ritenuto più idoneo di altri a soddisfare specifiche finalità di ordine generale. Donde, la sua natura complessa (o composita), in parte atto autoritativo ed in parte atto di natura consensuale (in relazione alla regolamentazione degli aspetti più propriamente patrimoniali) che ha giustificato il ricorso alla nozione di concessione-contratto e che rende applicabili le disposizioni del codice civile sui contratti entro i limiti di compatibilità in ragione del coinvolgimento di un potere pubblicistico che giustifica una disciplina peculiare e poteri di autotutela specifici per l'Amministrazione.

La decadenza di cui all'art. 47 c.n., infatti, non è altro che un provvedimento amministrativo di risoluzione unilaterale della concessione per inadempimento, posto che tutti i casi elencati dalla richiamata disposizione codicistica costituiscono reazione a condotte inadempienti del concessionario ritenute lesive per la tutela dell'interesse pubblico connesso alla gestione del bene demaniale concesso in uso.

E proprio in quanto atto risolutivo ad efficacia costitutiva costituente rimedio al sopravvenuto verificarsi di un elemento

distorsivo riguardante non la concessione-atto ma la concessione-rapporto, ossia lo svolgimento di quel determinato rapporto concessorio che avendo ad oggetto il godimento di beni è contraddistinto da una struttura simile a quella della locazione e che dunque impone all'Autorità concedente ed al concessionario reciproci obblighi al pari di quanto avviene tra il locatore ed il conduttore, è possibile ritenere applicabili gli artt. 1453 e ss. c.c. entro i limiti della compatibilità per quanto non espressamente stabilito dalla speciale normativa di riferimento delle concessioni dei beni demaniali marittimi.

Tra le disposizioni codicistiche applicabili deve annoverarsi l'art. 1455 c.c. che, escludendo la risoluzione nei casi in cui l'inadempimento sia di scarsa importanza riguardo all'interesse della controparte, costituisce parametro interpretativo utile a chiarire il significato da scrivere all'art. 47 co. 1 c.n. nella parte in cui, a fronte dell'inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti dalla legge o dai regolamenti, l'Amministrazione "può" dichiarare la decadenza del concessionario.

Quello, infatti, previsto è un potere discrezionale e non arbitrario che implica tanto un'adeguata istruttoria, quanto una compiuta motivazione della decisione adottata.

Pertanto, appare utile il richiamo all'art. 1455 c.c. che, parametrando la gravità dell'inadempimento all'interesse creditorio della controparte, implicitamente rinvia all'art. 1174 c.c., ossia all'interesse del creditore che dovrà essere soddisfatto dalla prestazione promessa dal debitore e che rappresenta la causa dell'obbligazione.

Nella disciplina dei contratti corrispettivi, in generale, la struttura contrattuale moltiplica l'evidenza dell'interesse creditorio, poiché le obbligazioni si incrociano secondo il criterio della reciprocità che esprime l'essenza causale del rapporto data dalla corrispondenza degli interessi dei contraenti a ricevere le prestazioni reciprocamente promesse. Ma accanto all'interesse positivo a ricevere si configura anche un interesse negativo a non prestare che, a differenza del primo, si traduce in un interesse di fatto non tutelato dal diritto, tranne che nei contratti corrispettivi qualora una delle parti sia inadempiente. In questi casi, infatti, l'interesse positivo a ricevere la prestazione rimasta inadempita è leso e l'interesse negativo a non prestare, giustificante lo scioglimento dalla propria obbligazione mediante la risoluzione del contratto,

diventa giuridicamente rilevante, dovendo, più precisamente, il contraente rimasto insoddisfatto dimostrare in giudizio che la delusione del suo interesse a ricevere è tale da rendere rilevante l'interesse a sciogliersi dal vincolo contrattuale che lo obbliga, a sua volta, ad adempiere alla prestazione promessa.

Nell'ambito della concessione demaniale di beni pubblici l'interesse positivo a ricevere e quello negativo alla risoluzione assumono una connotazione del tutto peculiare in ragione del coinvolgimento degli interessi pubblici connessi alle utilità ritraibili dall'utilizzo dei beni demaniali.

L'interesse perseguito dall'Amministrazione concedente, infatti, non coincide soltanto con la riscossione dei canoni demaniali pattuiti, comprendendo anche e soprattutto il soddisfacimento delle finalità pubblicistiche perseguite con la concessione.

E poiché lo scioglimento di un rapporto a prestazioni corrispettive per inadempimento imputabile ad una delle parti coinvolte ha carattere eccezionale in quanto giustifica la rilevanza di un interesse (quello a non adempiere alla propria obbligazione) in genere irrilevante in quanto di mero fatto, l'inadempienza del concessionario ai propri obblighi può, dunque, ritenersi idonea a giustificare l'emanazione del provvedimento di decadenza quando delude in modo significativo l'interesse generale che la concessione in utilizzo del bene demaniale intendeva soddisfare, al punto da rendere preminente l'interesse negativo alla risoluzione rispetto all'interesse positivo alla prosecuzione del rapporto, divenendo prioritario per la salvaguardia degli interessi pubblici coinvolti la riacquisizione del possesso del bene da parte dell'Autorità concedente.

Ecco la ragione per la quale, secondo quanto chiarito dal Consiglio di Stato, l'inadempimento che, ai sensi dell'art. 47 cod. nav., può dar luogo alla decadenza del titolo «deve essere di una certa consistenza» e gli elementi probatori della sussistenza di un'effettiva inadempienza rispetto agli obblighi nascenti dal titolo, «devono essere inequivoci, precisi e concordanti». L'Amministrazione concedente, «in osservanza del principio di gradualità e di proporzionalità nell'applicazione del provvedimento lato sensu sanzionatorio, può diffidare il concessionario dal perseverare in comportamenti violativi degli obblighi, facendo luogo al ritiro del titolo concessorio in occasione dell'accertata reiterazione del comportamento inadempiente» (così C.d.S., Sez. VI, 17 gennaio

2014, n. 232).

Secondo, dunque, la consolidata giurisprudenza del Consiglio di Stato, ai fini dell'adozione della pronuncia di decadenza, ai sensi dell'art. 47, lett. f), cod. nav., per inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamento, assumono rilievo le inadempienze del concessionario che compromettano significativamente il proficuo prosieguo del rapporto ovvero rendano inattuabili gli scopi per i quali la concessione stessa è stata rilasciata (v. Consiglio di Stato, sez. VI, 17 gennaio 2014, n. 232; 23 maggio 2011, n. 3046).

La decadenza dalla concessione, in altri termini, presuppone l'accertamento di fatti gravemente violativi degli obblighi imposti al momento del rilascio del titolo che abbiano carattere di definitività.

II.1.5. Con riguardo al caso in esame, il primo profilo dedotto con il motivo in esame è infondato, poiché le opere realizzate dall'appellante hanno determinato un parziale mutamento della prevista destinazione del bene demaniale concesso in uso, essendo propedeutiche a soddisfare finalità ulteriori rispetto a quelle stabilite nella concessione. Ed invero, le opere contestate all'appellante sono in parte propedeutiche a favorire un migliore utilizzo dell'area demaniale per i medesimi scopi previsti dalla concessione, ed in parte determinanti un uso non autorizzato del bene pubblico concesso, al punto da realizzare sul piano delle utilità ritraibili un *aliud pro alio*. A quest'ultimo riguardo ci si riferisce alla pizzeria ed all'area adibita a servizio di ristorazione menzionate al punto 1 della motivazione dell'impugnato provvedimento di decadenza. Nella concessione, infatti, si consentiva il mantenimento di un chiosco per la vendita di bibite e gelati con area destinata a ristoro, cabine, servizi, pista da ballo, locale DJ, posa ombrelloni e sedie sdraio, ma non anche la realizzazione di una pizzeria e di un'area da adibire a ristorazione.

Né, peraltro, a differente esito potrebbe pervenirsi in ragione del (pari) menzionato titolo edilizio all'uopo rilasciato dal Responsabile dell'area tecnica di autorizzazione alla realizzazione delle predette opere, poiché non implicitamente incidenti sul diritto d'uso dei beni demaniali.

I titoli edilizi, infatti, accertano la conformità di un'opera agli strumenti urbanistici vigenti, ma sono privi dell'attitudine richiesta per autorizzare un uso dell'area demaniale difforme da quel-

la autorizzata dalla relativa concessione, occorrendo all'uopo un apposito atto di variazione, nella circostanza del tutto carente, del titolo concessorio da adottare su espressa richiesta del concessionario.

E poiché, dunque, nessuna variazione risulta essere stata apportata alla concessione in questione, né richiesta dal concessionario, la censura è destituita di fondamento.

II.2. Con la seconda doglianza del primo motivo d'appello si lamenta l'erroneità della sentenza impugnata nella parte in cui non ha ritenuto rilevante la rimozione delle opere abusivamente realizzate sul piano del rispetto degli obblighi della concessione demaniale marittima.

II.2.1. La censura è infondata.

Sebbene, infatti, il Consiglio di Stato (sez. VII, 24 dicembre 2022, n.11300) abbia già ritenuto che l'installazione di opere amovibili (come ad esempio un chiosco in legno) non rimosse nei termini non può di per sé comportare una modifica dello scopo della concessione (coincidente con la realizzazione di uno stabilimento balneare), la ripetuta inosservanza del termine del 30 settembre previsto nella concessione demaniale marittima per la rimozione annuale delle opere propedeutiche a garantire l'uso consentito dell'area non può ritenersi del tutto irrilevante, come, peraltro, anche le opere abusive realizzate dall'appellante.

Ed invero, secondo quanto del pari chiarito dal Consiglio di Stato, l'inadempimento che, ai sensi dell'art. 47 cod. nav., può dar luogo alla decadenza del titolo «deve essere di una certa consistenza» e gli elementi probatori della sussistenza di un'effettiva inadempienza rispetto agli obblighi nascenti dal titolo, «devono essere inequivoci, precisi e concordanti». L'Amministrazione concedente, «in osservanza del principio di gradualità e di proporzionalità nell'applicazione del provvedimento lato sensu sanzionatorio, può diffidare il concessionario dal perseverare in comportamenti violativi degli obblighi, facendo luogo al ritiro del titolo concessorio in occasione dell'accertata reiterazione del comportamento inadempiente» (così C.d.S., Sez. VI, 17 gennaio 2014, n. 232).

Nella fattispecie, la condotta dell'appellante è stata ripetutamente inadempiente avuto riguardo non soltanto all'inosservanza del termine annuale previsto per la rimozione delle opere stagionali regolarmente assentite ma soprattutto avuto riguardo anche alle opere abusivamente realizzate sull'area demaniale.

Analisi dei casi di decadenza della concessione demaniale, discrezionalità della P.A. ed evoluzione giurisprudenziale (*).

SOMMARIO: 1. Esercizio del potere della P.A. nei casi previsti dall'art. 47 c. nav. – 2. Uso non continuato o cattivo uso. Profili urbanistici ed edilizi. – 3. Mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo. – 4. Mancata esecuzione delle opere previste nell'atto di concessione e mancato inizio della gestione, omesso pagamento dei canoni ed abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione.

1. Esercizio del potere della P.A. nei casi previsti dall'art. 47 c. nav. – La sentenza che si annota offre l'opportunità di approfondire la natura e la portata del provvedimento di cui all'art. 47 c. nav. il quale consente all'Autorità che ha rilasciato una concessione demaniale marittima la possibilità di revoca del titolo nelle ipotesi ivi contemplate ⁽¹⁾. Sulle previsioni dell'art. 47, che si fondano tutte su una causa imputabile al concessionario ⁽²⁾, si è assistito nel tempo ad un vivace dibattito giurisprudenziale su diverse e stimolanti questioni, tra le quali il rapporto con l'istituto privatistico della clausola risolutiva espressa di cui all'art. 1456 c.c. ⁽³⁾.

(*) I § 1 e 3 sono attribuibili a Nicolò Giovanni Carnimeo, associato di diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; i § 2 e 4 sono attribuibili a Giuseppe Delle Foglie, dottorando di ricerca in diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro.

⁽¹⁾ Sulla natura delle ipotesi di decadenza contemplate dall'art. 47 c. nav. si rinvia a TAR Liguria, Genova, sez. II, 17 luglio 2015, n. 686, in *Foro Amm.* 2015, 2056. Nella sentenza si dichiara l'illegittimità del provvedimento di decadenza adottato a seguito di dichiarazione di fallimento dell'impresa concessionaria.

⁽²⁾ Cfr. il commento all'art. 47 c. nav. contenuto nella Relazione illustrativa al codice della navigazione pubblicata in G.U., ed. straord., 18 aprile 1942, 93.

⁽³⁾ V. TAR Liguria, Genova, sez. I, 5 marzo 2021, n. 169: «Secondo la tradizionale elaborazione dottrinale e giurisprudenziale, la

La pronuncia in commento, trattando nello specifico l'ipo-

concessione di beni pubblici è una fattispecie complessa, risultante dalla convergenza di un atto unilaterale autoritativo e di una convenzione accessoria o integrativa, fonte di diritti e obblighi reciproci dell'ente concedente e del privato concessionario nell'ambito di un rapporto negoziale bilaterale (c.d. concessione-contratto). Come osservato dal Consiglio di Stato, l'atto convenzionale accessivo al provvedimento rientra nella categoria del c.d. contratto ad oggetto pubblico, nel quale la P.A. mantiene la sua tradizionale posizione di supremazia, con la conseguenza che il rapporto amministrazione/concessionario, proprio in ragione delle sue peculiarità originate dall'inerenza all'esercizio di pubblici poteri, non ricade in modo immediato e integrale nell'ambito di applicazione delle disposizioni del codice civile (cfr. art. 11, comma 2, della legge n. 241/1990, che richiama i soli "principi del codice civile in materia di obbligazioni e contratti"). Ciò comporta che: i) in capo alla pubblica amministrazione concedente permane sempre, nell'ambito dello svolgimento del rapporto concessorio, un immanente potere pubblicistico, a tutela non già degli interessi meramente patrimoniali dell'amministrazione, bensì a garanzia della migliore e più efficace tutela dell'interesse pubblico sottostante alla concessione di beni pubblici, che si sostanzia nella prerogativa pubblicistica di dichiarare la decadenza del contratto indipendentemente dall'applicazione dei principi di diritto comune, quale ipotesi di revoca sanzionatoria della concessione, con conseguente decadenza de plano del contratto stipulato a valle della concessione stessa (Cons. St., sez. I, parere n. 1421 in data 18 agosto 2020; Cons. St., sez. IV, 6 dicembre 2018, n. 6916); ii) le norme e gli istituti codicistici in materia di inadempimento del contratto possono comunque trovare applicazione in quanto compatibili, sulla base di una verifica puntuale e in concreto del tipo di contratto considerato, ovvero se espressamente richiamati (Cons. St., sez. IV, 19 agosto 2016, n. 3653; Cons. St., sez. IV, 3 dicembre 2015, nn. 5492-5496-5498-5501-5504-5505-5507-5508-5509-5510; Cons. St., sez. IV, 24 aprile 2012, n. 2433; Cons. St., sez. IV, 4 maggio 2010, n. 2568). ritiene il Collegio che la clausola risolutiva espressa contenuta nell'art. 16 del disciplinare della concessione demaniale n. 287/2017 risulti legittima, sia ove si segua l'inquadramento dato dalle parti come istituto privatistico, sia qualora si preferisca optare per una qualificazione in termini pubblicistici. Le parti hanno fatto riferimento alla clausola risolutiva espressa, ossia ad una tipica figura civilistica di c.d. recesso impugnatorio, che consente al contraente di sciogliersi dal sinallagma contrattuale nell'ipotesi di violazione di una o più specifiche obbligazioni, il cui inadempimento viene assunto *in re ipsa* come di non scarsa importanza. Peraltro, al di

tesi di cui alle lettere c) e f) dell'art. 47 c. nav., rispetto al tradizionale orientamento giurisprudenziale offre un *quid novi* rispetto al potere discrezionale della P.A. ⁽⁴⁾ in quanto propo-

lità del *nomen iuris* impiegato, la previsione in oggetto si presta altresì ad essere configurata quale specificazione dell'ipotesi di decadenza dalla concessione per inadempienza degli obblighi di cui all'art. 47, lett. a) e lett. f), cod. nav. (cfr. Cons. St., sez. IV, 6 dicembre 2018, n. 6916, cit., che ha ricondotto la clausola di una convenzione ausiliaria ad un provvedimento concessorio negli schemi pubblicistici della revoca sanzionatoria, ritenendo eccessivamente restrittivo il riferimento alla clausola risolutiva espressa). Una diversa e più dettagliata ricostruzione della fattispecie si ritrova in TAR Sardegna, Cagliari, sez. I, 18 settembre 2019, n. 746, in *Foro Amm.* 2019, 9, 1560. In questa pronuncia, nella quale oggetto della controversia era il mancato pagamento dei canoni concessori, nell'interpretazione sulla natura giuridica del provvedimento «con riferimento alle tassative ipotesi dell'art. 47 cit., si può giungere alla medesima soluzione (decadenza del concessionario come provvedimento vincolato) sia inquadrando la concessione nei tradizionali schemi pubblicistici, sia muovendo dalla natura contrattuale del rapporto concessorio».

⁽⁴⁾ Si veda, tra gli altri, G. SANTANIELLO, *Decadenza (Dir. amm.)*, in *Encicl. dir.*, XI, par. 2 e 3, 801-802. L'autore, in particolare, si sofferma sul dibattito dottrinale che vedeva contrapposti coloro (Virga e Alessi) che inquadravano l'istituto in questione tra i c.d. «atti di ritiro», cioè quegli atti per cui la «la pubblica amministrazione, allorché voglia eliminare i propri provvedimenti che risultino invalidi, inopportuni o comunque non più rispondenti alle condizioni di fatto o di diritto esistenti al momento in cui essi vennero emanati, non ha bisogno di rivolgersi all'autorità giurisdizionale, ma può provvedere a ritirarli essa stessa mediante provvedimenti esecutivi (annullamento, revoca, abrogazione)», e coloro (Zanobini e Romanelli) i quali, invece, sostenevano che la decadenza fosse uno strumento mediante il quale la pubblica amministrazione si limita ad estinguere il rapporto senza che vi sia un riesame dell'atto il quale, quindi, conserva la propria validità. In altre parole, i fautori di quest'ultima tesi ritenevano che la decadenza non potesse rientrare nel novero degli atti di ritiro poiché, in primo luogo, questi ultimi incidono non sul rapporto giuridico quanto, invece, sullo stesso atto. Ulteriore motivo portato a sostegno dagli autori della seconda tesi fonderebbe sulla circostanza che gli atti di ritiro siano privi di effetti sanzionatori. Al contrario, l'effetto decadenziale dell'atto amministrativo «ha sostanzialmente natura di sanzione, che l'amministrazione adotta a

ne una specificazione tra «discrezionalità tecnica» e «discrezionalità amministrativa» le quali rilevano come due distinti passaggi procedurali consequenziali. Il primo, infatti, attiene ad una valutazione formale circa l'esistenza dell'inadempimento sulla base della condotta del concessionario, nel secondo si realizza, invece, un vero e proprio esercizio discrezionale che viene denominato «puro»⁽⁵⁾. Quest'ultimo fonda le sue ragioni anche sull'intensità della lesione dell'interesse pubblico legato alla proficua utilizzazione del bene, tanto che l'inadempimento del concessionario deve avere le caratteristiche di «gravità» e di «consistenza» così come individuate e definite caso per caso dalla giurisprudenza.

In passato, infatti, era stato ripetutamente affermato⁽⁶⁾

carico del privato inadempiente ad obblighi assunti in dipendenza di un atto amministrativo: sanzione che l'amministrazione stessa, dotata di poteri dispositivi e quindi capace di conferire esecutorietà ai propri atti, senza bisogno di alcun giudizio di cognizione, dichiara *iure proprio*. Nel saggio, inoltre, ci si sofferma anche sulle cause che, in generale, danno vita al provvedimento di decadenza individuando tre categorie: a) inadempimento, da parte del privato, di obblighi o di modi o di ordini; b) mancato esercizio delle facoltà derivanti dal provvedimento; c) venir meno dei requisiti di idoneità. Qui si può rilevare come le ipotesi dell'art. 47 c. nav. possiedano le caratteristiche dell'ultima ricostruzione dottrinale non rientrando certamente nella categoria degli atti ritiro. Sulla decadenza della concessione demaniale marittima si rinvia, inoltre, a A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 140 ss.

⁽⁵⁾ Sulla discrezionalità, senza pretesa di esaustività, si veda A. PIRAS, *Discrezionalità amministrativa*, in *Encicl. dir.*, XIII, 65-91, nonché la bibliografia ivi richiamata.

⁽⁶⁾ Cons. Reg. Sic., 3 ottobre 2007, n. 905; Cons. St., sez. VI, 12 aprile 2011, n. 2253, in *Dir. trasp.* 2012, 469, con nota di M. COLAGRANDE, *Decadenza della concessione demaniale marittima e tutela del concessionario*; Cons. Reg. Sic., 12 giugno 2012, n. 550, in *Riv. giur. edil.* 2012, 4, 934; Cons. St., sez. VI, 17 giugno 2014, n. 3044; Cons. St., sez. VI, 2 febbraio 2015, n. 465; TAR Liguria, Genova, sez. I, 20 aprile 2017, n. 357, in *Foro amm.*, 2017, 4, 927; TAR Lazio, Roma, sez. II, 05 gennaio 2022, n. 76, in *Foro amm.*, II 2022, 1, 102.

che l'autorità concedente doveva esercitare solamente una discrezionalità tecnica limitandosi ad accertare l'esistenza dell'inadempimento a cui sarebbe conseguita quasi in automatico l'adozione del provvedimento di decadenza, il quale, pertanto, assumerebbe una natura vincolata ⁽⁷⁾. Qualunque altro tipo di valutazione non sarebbe rientrata nel perimetro discrezionale dell'ente concedente; è stato, infatti, specificato: «una volta, appunto, accertata la sussistenza di detti presupposti il provvedimento di decadenza ha natura sostanzialmente vincolata, con conseguente esclusione di ogni possibile bilanciamento tra l'interesse pubblico e le esigenze del privato concessionario» ⁽⁸⁾.

Tale impostazione, tuttavia, sembra contraddire anche il dato letterale della norma quando si afferma (art. 47, comma 1, c. nav.) che l'amministrazione «può» e non «deve» dichiarare la decadenza, determinando la necessità di un'ulteriore valutazione che ben si inquadra nel rapporto sinallagmatico tra P.A. e privato disegnato dal c. nav. In ambito demaniale la natura della discrezionalità (pura) si evince già nel procedimento di individuazione dell'aspirante concessionario operato sulla base dei requisiti che meglio garantiscano il proficuo utilizzo del bene e ciò a garanzia della più efficace tutela dell'interesse pubblico sottostante alla concessione dei beni demaniali. Le stesse esigenze si ritrovano nel provvedimento di revoca di cui all'art. 42 c. nav. nel quale la P.A., sebbene nel perimetro di cui al comma 2, possiede un'ampia discrezionalità che non è certo solo di natura tecnico-accertativa come del resto è stato più volte

⁽⁷⁾ Così Cons. St., sez. V, 25 gennaio 2022, n. 518, ove viene precisato: «È necessario non confondere l'esercizio di discrezionalità tecnica e l'esercizio di potere vincolato. La discrezionalità tecnica è un potere sull'*an* esercitato in conformità ad una scelta tecnica. In caso di discrezionalità tecnica la norma individua già l'interesse prevalente, sicché i margini comparativi della pubblica amministrazione sono limitati ma assolutamente sussistenti».

⁽⁸⁾ Sul punto si rinvia a Cons. St., sez. VI, 2 febbraio 2015, n. 465, cit.

ribadito dalla giurisprudenza: «non v'è dubbio che la determinazione ampliativa dell'amministrazione sia suscettibile di ampia discrezionalità in punto di revoca, seppur "limitata", quanto agli scopi da perseguire in relazione a "specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblico interesse". È altresì agevole per l'interprete rilevare che l'ultima parte del citato comma amplia notevolmente il perimetro della statuizione revocatoria, laddove esso fa riferimento anche ad "altre ragioni di pubblico interesse"»⁽⁹⁾. Nella pur diversa natura e funzione degli istituti di cui agli artt. 47 e 42 c. nav., a nostro avviso, non vi sono e non possono esservi ragioni che portino a considerare un differente esercizio del potere discrezionale della P.A.

Tornando poi nell'orbita interpretativa tracciata dalla sentenza in commento, quest'ultima si premura di precisare che non ogni inadempimento possa comportare la decadenza del titolo concessorio, poiché oltre alla natura dello stesso se ne deve valutare l'intensità: «potendo in tal senso l'amministrazione determinarsi soltanto a fronte di un inadempimento di non scarsa importanza, al pari di quanto previsto dall'art. 1453 c.c. per i contratti a prestazione corrispettive».

Nel realizzare un confronto con le patologie dell'apparato contrattuale civilistico deve citarsi, oltre all'art. 1453 c.c., anche il successivo art. 1455 c.c., secondo il quale l'adempimento non deve essere di «scarsa importanza», dovendo l'indagine giudiziale essere realizzata sul comportamento complessivo delle parti nel rapporto contrattuale, individuando gli elementi soggettivi e oggettivi capaci di determinare la «gravità»⁽¹⁰⁾ delle condotte.

⁽⁹⁾ Così Cons. St., sez. VI, 7 giugno 2011, n. 3428, in *Foro amm. CDS* 2011, 6, 2025. In giurisprudenza si è osservato che, anche laddove la concessione sia assistita dalla più alta garanzia di stabilità, non si dubita della circostanza per cui essa resti soggetta a potestà revocatoria del concedente (Cons. St., sez. VI, 6 aprile 2000, n. 3775).

⁽¹⁰⁾ La giurisprudenza ordinaria, in tema di applicazione dell'art.

Tali criteri generali possono certamente condurre anche l'azione amministrativa della P.A. sebbene, sotto questo profilo, la giurisprudenza amministrativa abbia individuato altre caratteristiche, precisando che «l'inadempimento che può dar luogo alla sanzione della decadenza debba essere di una certa consistenza e che gli elementi probatori riguardo all'effettiva ricorrenza di un'ipotesi di inadempienza, rispetto agli obblighi nascenti dal titolo, debbano essere inequivoci, precisi e concordanti. La possibilità per il giudice di apprezzare tali elementi al fine di valutare l'adeguatezza del provvedimento applicato rientra nei poteri impliciti al sindacato giurisdizionale sull'atto» ⁽¹⁾.

1455, ha affermato che il giudice, al fine di pronunciarsi sulla richiesta di risoluzione contrattuale, deve procedere alla valutazione sinergica del comportamento delle parti «attraverso un'indagine globale ed unitaria dell'intero loro agire, anche con riguardo alla durata del protrarsi degli effetti dell'inadempimento, perché l'unitarietà del rapporto obbligatorio a cui ineriscono tutte le prestazioni inadempite da ognuno non tollera una valutazione frammentaria e settoriale della condotta di ciascun contraente ma esige un apprezzamento complessivo» (Cass. 16 marzo 2023, n. 7649, in *Giust. civ. mass.* 2023). Ancora, si è precisato che la valutazione in ordine alla gravità dell'inadempimento contrattuale in sede civilistica «deve tener conto di criteri oggettivi (ossia quanto l'inadempimento ha inciso nell'economia complessiva del rapporto, così da determinare uno squilibrio del sinallagma contrattuale), nonché di elementi di carattere soggettivo (ossia il comportamento di entrambe le parti: ad esempio, un atteggiamento incolpevole o una tempestiva riparazione, un reciproco inadempimento o una protratta tolleranza dell'altra), che possono attenuare l'intensità della gravità dell'inadempimento» (App. Milano, sez. IV, 22 novembre 2022, n. 4052; il principio è pacifico, si veda anche Trib. Bari 15 aprile 2022, n. 1432).

⁽¹⁾ Cons. St., VI, 17 gennaio 2014, n. 232, in *Foro amm.* 2014, 1, 155; TAR Sicilia, Palermo, sez. I, 15 febbraio 2018, n. 408; TAR Lazio, Roma, sez. II, 5 gennaio 2022, n. 76, cit. Al contempo, la stessa giurisprudenza ha osservato che la commissione di abusi edilizi di lieve entità quali, ad esempio, la realizzazione di una recinzione di facile amovibilità assoggettata a sola segnalazione certificata di inizio di attività, non integra violazione edilizia connotata da estremi di gravità (così Cons. St., VI, 23 maggio 2011, n. 3046, in *Foro amm. CDS*, 2011, 5, 1659).

Allo stesso modo è consentito al concessionario, colpito da provvedimento di decadenza, provare in giudizio di non aver disatteso gli obblighi primari posti a suo carico dal disciplinare di concessione e di non aver svolto attività in pregiudizio del bene demaniale e della sua naturale destinazione consentendo i controlli degli organi pubblici ⁽¹²⁾.

Gli stessi orientamenti giurisprudenziali, d'altronde, trovano il conforto della dottrina ⁽¹³⁾ secondo cui non ogni infrazione da parte del privato può condurre a decadenza, ma solo se questa sia «qualificata» e cioè grave e ingiustificata in modo che venga pregiudicata la prosecuzione del rapporto e, quindi, l'esigenza di pubblico interesse ⁽¹⁴⁾.

Nel caso di inadempienze degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamento (art. 47, lett. f, cod. nav.) è stato rilevato che occorre accertare se gli inadempimenti compromettano gravemente

La dottrina, d'altronde, trattando il tema generale della decadenza, ha avuto modo di osservare che «L'inadempimento può riferirsi ad obblighi derivanti dalla legge o a modi imposti con lo stesso atto amministrativo (di concessione, di autorizzazione, di ammissione, ecc.) ovvero agli ordini impartiti dalle autorità aventi la vigilanza sull'attività concessa, autorizzata, consentita (VIRGA). Non ogni infrazione da parte del privato può dare adito a decadenza, ma solo una infrazione "qualificata", in quanto, cioè, essa sia grave e ingiustificata, cosicché la prosecuzione del rapporto venga a pregiudicare le esigenze del pubblico interesse» (G. SANTANIELLO, *op. cit.*, 802).

⁽¹²⁾ Cons. St., sez. VI, 23 maggio 2011, n. 3046, cit.

⁽¹³⁾ Vedi G. SANTANIELLO, *op. cit.*, 801-802.

⁽¹⁴⁾ Anche a fini di esaustività, bisogna precisare come la decadenza della concessione demaniale marittima, avendo natura sanzionatoria, può comportare conseguenze ulteriori rispetto alla mera chiusura del rapporto concessorio tanto che è stato riconosciuto all'amministrazione concedente un potere permanente di pronunciare la decadenza del concessionario e, quindi, anche in un momento successivo alla scadenza della concessione e, comunque, per tutto il tempo ragionevolmente necessario al completamento degli opportuni accertamenti in relazione alle violazioni contestate, v. TAR Campania, Salerno, sez. II, 27 ottobre 2003, n. 1308, in *Giur. merito* 2004, 398.

il proficuo prosiegua del rapporto concessorio oppure ne rendano inattuabili gli scopi ⁽¹⁵⁾.

A nostro avviso, però, per una corretta esegesi dell'esercizio discrezionale, è necessario realizzare una distinzione tra le diverse ipotesi di decadenza dell'art. 47 c. nav. Se nelle ipotesi di cui alla lett. b), c) e f), si concorda con quanto affermato dalla sentenza in esame riguardo alla discrezionalità pura della P.A., per le lett. a), d) ed e), e cioè, rispettivamente, nei casi di mancata esecuzione delle opere o mancato inizio della gestione, omesso pagamento del canone e abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione, può ravvisarsi l'esigenza di una mera discrezionalità tecnica della P.A. Ciò in quanto per la valutazione dell'inadempimento di quest'ultima casistica è necessario il semplice accertamento della circostanza fattuale prevista nel contratto di concessione. Tale impostazione offre un criterio interpretativo che contempla sia la portata innovativa della pronuncia in commento che l'impostazione giurisprudenziale tradizionale, suddividendone così gli ambiti, come si preciserà meglio in seguito nella disamina delle singole ipotesi di decadenza.

2. *Use non continuato o cattivo uso. Profili urbanistici ed edilizi* – La stessa impostazione delle lettere c) e f) art. 47 c. nav. si ritrova anche nel caso di «uso non continuato» o «cattivo uso» di cui alla lett. b). Ci si soffermerà inizialmente sulla prima ipotesi che non è meno grave delle altre poiché viene lesa un primario interesse pubblico all'utiliz-

⁽¹⁵⁾ TAR Sardegna, Cagliari, sez. I, 09 ottobre 2009, n. 1523. Nel caso di specie è stato censurato il provvedimento di decadenza poiché i lavori effettuati dal concessionario (condotta di adduzione d'acqua) non erano in contrasto con il disciplinare di concessione (che conteneva espressa previsione per cui «il concessionario si impegna attivare ed assicurare» una serie di servizi nominativamente indicati fra i quali la «fornitura acqua»), né potevano considerarsi eseguiti in violazione di obblighi imposti da norme di legge o di regolamento poiché l'intervento era assistito da plurime autorizzazioni.

zo del bene demaniale che merita di essere evidenziato. La giurisprudenza ha affermato ⁽¹⁶⁾ che, nel periodo di valenza del titolo concessorio, l'accertamento della mancata apertura dello stabilimento balneare durante la stagione estiva comporta certamente la dichiarazione di decadenza. Tale inadempimento impatta su obblighi essenziali nell'ambito del rapporto poiché la concessione ha lo scopo di fornire all'utenza specifici servizi, specie laddove si consideri anche la sottrazione del bene demaniale rispetto alla libera utilizzazione che è quella conforme alla natura del bene. Né, come avvenuto nel caso appena riferito, vale, ad evitare il provvedimento di decadenza, che il concessionario abbia continuato a fornire solo alcuni servizi utili alla collettività quali il salvamento e la pulizia della spiaggia.

Si è osservato ⁽¹⁷⁾, inoltre, che l'assenza, nell'atto di concessione di una clausola che indichi espressamente il periodo di non uso continuato, non comporta l'illegittimità del provvedimento affittivo laddove l'amministrazione competente, a seguito di ripetuti controlli e verifiche, abbia accertato il mancato uso continuato del bene demaniale. La stessa pronuncia, tra l'altro, ha precisato che il proficuo utilizzo della concessione è preponderante nel rapporto instaurato tra il privato e la P.A. e tale da giustificare, da un lato, la vigilanza dell'ente concedente rispetto allo scopo per cui è stato rilasciato il titolo nonché, dall'altro, il corrispettivo obbligo collaborativo del concessionario per cui è tenuto a fornire ogni elemento connesso all'osservanza del disciplinare di concessione.

Anche in questi casi, lett. b) e c), quindi, risulta indispensabile l'esercizio discrezionale (puro) della P.A. che deve realizzare una comparazione tra le attività poste in essere e

⁽¹⁶⁾ TAR Lazio, Latina, sez. I, 11 gennaio 2017, n. 10, in *Foro Amm.* 2017, 1, 215. Lo stesso principio è stato affermato anche in relazione all'ipotesi di cui alla lett. b) dell'art. 47.

⁽¹⁷⁾ Cons. St., sez. VI, 12 aprile 2011, n. 2253, in *Foro amm.* 2011, 4, 1290.

il generale interesse pubblico sotteso al provvedimento di concessione. Si tratta di un interesse composito il quale attiene alla valenza turistica del litorale, alla necessità di gestione di alcune aree demaniali, anche sotto il profilo ambientale, nonché alla rarità e scarsità delle risorse concedibili le quali necessitano una adeguata valorizzazione e proficua utilizzazione. Tale ultimo aspetto emerge in una pronuncia in materia di utilizzo di banchine in area portuale (art. 18, legge n. 84/1994) ove è stato specificato che «la concessione di un bene demaniale, in quanto comporta la sottrazione del bene stesso all'uso generalizzato, per consentirne un uso particolare, è atto ampiamente discrezionale, con il quale l'ente proprietario persegue l'interesse pubblico alla migliore fruibilità del bene medesimo»⁽¹⁸⁾. Il collegio afferma poi: «le banchine del porto costituiscono un bene raro e che, dunque, non si può pensare di lasciarle inutilizzate», considerazione che ben si conforma anche alla «spiaggia» (ugualmente annoverata tra i beni dell'art. 28 c. nav. che ne possiede la stessa valenza pubblicistica), la quale può essere considerata un bene prezioso o, meglio, una risorsa «scarsa»⁽¹⁹⁾. Per tale motivo è oggetto di una puntuale pianificazione regionale e comunale nella quale viene offerta la possibilità di utilizzare per finalità turistico ricreative solo una determinata percentuale del litorale, per

⁽¹⁸⁾ TAR Friuli-Venezia Giulia, Trieste, sez. I, 24 maggio 2018, n. 168, in *Foro Amm.* 2018, 5, 862, secondo cui «l'art. 47 comma 1, lett. b), Cod. Nav., sanziona con la decadenza dalla concessione il concessionario che non utilizzi in modo continuato il bene concesso».

⁽¹⁹⁾ Il concetto di «scarsità» relativo al demanio marittimo, a partire dal dato normativo (art. 12, direttiva 2006/123/CE), è stato dibattuto in giurisprudenza sia a livello europeo (C. giust. UE, sez. V, 14 luglio 2016, cause riunite C-458/14 e C-67/15, c.d. «Sentenza Promoimpresa», in *Riv. Giur. Edil.* 2016, 4, I, 385) sia a livello nazionale (Cons. Stato, ad. plen., 09 novembre 2021, nn. 17 e 18), sebbene ai fini regolatori della concorrenza. È utile segnalare che la decisione n. 18 dell'Adunanza Plenaria è stata recentemente annullata dalle Sezioni Unite della Corte di Cassazione con sentenza n. 32559 del 23 novembre 2023.

lasciare ampio spazio alla c.d. spiaggia libera.

Le stesse esigenze legate alla c.d. discrezionalità pura si ritrovano nell'ipotesi del «cattivo uso» del bene demaniale dove ugualmente all'accertamento dell'inadempimento deve seguire una valutazione sull'entità dello stesso per arrivare alla dichiarazione di decadenza che, a maggior ragione in questo caso, assume natura sanzionatoria. In tale ottica, quindi, è stato ritenuto illegittimo il provvedimento di decadenza pronunciato, tra le altre cose, per aver il concessionario costituito ipoteca sul bene demaniale anziché sulle opere ivi realizzate come pure consentito, previa autorizzazione, dall'art. 41 c. nav. ⁽²⁰⁾. Secondo il TAR Liguria, infatti, la costituzione di ipoteca sul bene demaniale concesso in uso, in luogo delle opere ivi realizzate, non potrebbe integrare gli estremi della violazione dell'art. 47, lett. b), c. nav., poiché tale ipoteca sarebbe nulla e improduttiva di effetti donde «non si sostanzierebbe nell'uso né buono né cattivo del bene demaniale» ⁽²¹⁾.

Vi è una sostanziale uniformità e congruenza tra le ipotesi di cui alla lett. b) e quelle alla lett. f), quanto al giudizio sulla gravità dell'inadempimento e riguardo all'esercizio del potere discrezionale puro. La giurisprudenza, ai fini dell'adozione del provvedimento, ha precisato che in questi casi «assumono rilievo le inadempienze del concessionario che compromettano con caratteri di definitività il proficuo prosieguo del rapporto, ovvero rendano inattuabili gli scopi per i quali la concessione stessa è stata rilasciata» ⁽²²⁾.

⁽²⁰⁾ TAR Liguria, Genova, sez. II, 17 luglio 2015, n. 686, in *Riv. giur. edil.* 2015, 5, I, 1194.

⁽²¹⁾ La stessa pronuncia precisa anche che nemmeno sussisterebbe la violazione dell'art. 47, c. 1, lett. f), c. nav., «in quanto, anche ove fosse configurabile un obbligo di astensione dalla concessione dell'ipoteca, in capo al concessionario simile obbligo non può ritenersi violato dalla concessione di una ipoteca nulla».

⁽²²⁾ Così TAR Lazio, Roma, sez. II, 5 gennaio 2022, n. 76, cit. Qui si precisa che la pronuncia citata concerne un'ipotesi di decadenza

La stessa pronuncia, affrontando la tematica della realizzazione di opere abusive sull'area demaniale in concessione, rivela come, spesso in combinato disposto con la lett. f), la valutazione in ordine alla gravità dell'inadempimento deve tener «conto dei profili qualitativi degli interventi realizzati nel contesto complessivo di quelli prescritti, del grado di determinatezza degli interventi previsti, dei tempi procedurali necessari al rilascio dei titoli autorizzativi e del comportamento del titolare della concessione da valutare in controtela rispetto all'azione delle Amministrazioni coinvolte nei procedimenti autorizzatori e della stessa Amministrazione concedente; valutazione ponderata dell'assetto complessivo di interessi connotante il rapporto concessorio e la sua evoluzione nel tempo. Solo all'esito di una valutazione dei presupposti della declaratoria di decadenza, poggiata su una congrua ponderazione di tali elementi, l'effetto decadenziale diviene una scelta vincolata per l'Amministrazione» (23).

Si deve notare che le violazioni edilizie nella casistica giurisprudenziale sono uno dei motivi più frequenti di decadenza, proprio rispetto all'ipotesi del «cattivo uso» di cui alla lett. b), poiché viene violata l'integrità del bene demaniale, nonché l'esigenza di un ordinato sviluppo urbanistico in un'area caratterizzata anche da stringenti misure di tutela ambientale e paesaggistica.

Quanto all'*iter* istruttorio della dichiarazione di decadenza è necessario che questa abbia caratteristiche di autonomia rispetto ad altri provvedimenti adottati dalla P.A. riguardo lo stesso rapporto concessorio. In una fattispecie esamina-

ai sensi della lett. a) e della lett. f), art. 47 c. nav., e, tuttavia, come si avrà modo di precisare *infra* (par. 4), chi scrive ritiene che la fattispecie afferente la mancata esecuzione delle opere prescritte nella concessione e il mancato avvio della gestione non siano caratterizzate dal doppio profilo di discrezionalità (tecnica ed amministrativa) quanto solo dalla prima.

(23) TAR Lazio, Roma, sez. II, 5 gennaio 2022, n. 76, cit.

ta dal TAR Lecce, ad esempio, l'Amministrazione, all'esito di una richiesta di proroga, accertava alcuni abusi edilizi sull'area demaniale e provvedeva così non solo a negare il rinnovo della concessione, ma anche a dichiararne la decadenza con lo stesso atto. Più nel dettaglio, nel caso trattato, con il provvedimento di avvio del procedimento l'ente locale si era limitato a significare l'accertamento delle opere abusive e, quindi, l'insussistenza dei presupposti per la proroga della concessione, senza, tuttavia, fare alcun riferimento alla volontà di esercitare il proprio potere di accertamento della decadenza della concessione a causa delle violazioni edilizie. Il TAR salentino, quindi, ha avuto modo di precisare che la dichiarazione di decadenza rappresentava un «*quid novi* del provvedimento conclusivo del procedimento, avente rilevanza assorbente e dirimente ai fini del diniego di proroga della concessione, rispetto al quale la ricorrente, in violazione dell'art. 10-*bis* della legge 241/1990, non è stata posta nelle condizioni di contraddire utilmente in sede procedimentale e di rappresentare ogni circostanza utile e rilevante ai fini della complessiva valutazione della sua condotta, ivi compreso l'eventuale impegno della società ad attivarsi per la riduzione in pristino degli interventi abusivi»⁽²⁴⁾.

3. *Mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo* – L'impresa turistico balneare sul demanio marittimo⁽²⁵⁾ offre alla sua utenza una pluralità di servizi tra cui il principale, il quale attiene specificamente all'oggetto della concessione

⁽²⁴⁾ TAR Puglia, Lecce, sez. I, 20 aprile 2022, n. 622. Per dovere di completezza, si precisa che relativamente all'ingiunzione di ripristino delle opere abusive, il collegio ne ha confermato la legittimità poiché la natura abusiva delle opere, acclarata documentalmente, non poteva che condurre al provvedimento effettivamente adottato dall'Amministrazione. La sentenza è stata confermata anche in appello (Cons. St., sez. VII, 21 marzo 2023, n. 2855).

⁽²⁵⁾ Sul tema dell'impresa balneare v. *L'impresa balneare sul demanio marittimo* (a cura di S. Zunarelli e N. Carnimeo), Bari, 2019.

e ne connota la destinazione nonché l'utilizzo, è il servizio di balneazione, ovvero la fornitura di postazioni attrezzate con sedie ed ombrelloni. Oltre a quelli obbligatori, quali il salvataggio e il presidio di primo soccorso, vengono altresì offerti altri servizi turistici quali bar, ristoranti, noleggio imbarcazioni, sauna, o si prevedono utilizzi diversi dello spazio offerto in concessione quali l'intrattenimento musicale e danzante anche in orari di apertura diversi da quelli previsti nell'ordinanza balneare regionale. Questi ultimi sono stati qualificati come «accessori», attività secondarie rispetto a quella principale, tanto è vero che il c. nav., all'art. 45-*bis*, offre la possibilità che vengano affidati «in casi eccezionali e per periodi determinati» ad altri soggetti sempre «previa autorizzazione dell'autorità competente». Quella dell'art. 45-*bis*, come noto, è una forma tipizzata di subconcessione⁽²⁶⁾ in cui la P.A. deve sempre valutare il proficuo utilizzo legato alla natura demaniale del bene e ai pubblici interessi che vi sono connessi e intimamente legati⁽²⁷⁾. La stessa valenza ha l'autorizzazione che deve essere richiesta per l'avvio di qualunque attività capace di mutare sostanzialmente lo scopo della concessione.

Da qui una delle cause di decadenza previste nell'art. 47 alla lett. c), tema a cui si riferisce anche l'art. 24 reg. esec. c. nav quando prevede una richiesta preventiva per «qualun-

⁽²⁶⁾ A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 139.

⁽²⁷⁾ Sempre in tema di subingresso, il TAR Sicilia, Catania, sez. III, 21 novembre 2013, n. 2788, ha avuto modo di osservare come l'introduzione dell'art. 45 *bis* consenta oggi all'autorità concedente, almeno rispetto al passato in cui aveva nel concessionario l'unico interlocutore qualificato, di non dover più «vigilare su di una indefettibile coincidenza fra titolarità del rapporto concessorio ed utilità ritraibili mediante l'impiego del bene demaniale all'interno del ciclo produttivo dell'impresa gestita dal concessionario, poiché "l'art. 45 bis c. nav. prevede una possibile, anche parziale, scissione tra titolarità e gestione della concessione, in tal modo implicando una differenziazione dei corrispondenti rapporti giuridici" (TAR Lazio, Latina, 11 aprile 2005, n. 340)».

que variazione» anche «nelle modalità di esercizio» della concessione.

In una pronuncia del Consiglio di Stato ⁽²⁸⁾ è stato esaminato il caso di uno stabilimento balneare in Puglia (Gallipoli) che di fatto si era trasformato in una «discoteca a cielo aperto» come emerge dagli atti e da prove documentali e fotografiche effettuate dalla Guardia Costiera, e ciò in concomitante violazione non solo del titolo concessorio rilasciato ma anche di taluni altri obblighi rivenienti dall'allora vigente ordinanza balneare regionale. Il Consiglio di Stato, in particolare, ha confermato la legittimità dell'atto recante dichiarazione di decadenza della concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 47, lett. c) e lett. f), c. nav., realizzando anche una interessante disamina sul potere discrezionale esercitato dalla P.A. che ha legittimamente realizzato un confronto «fra disposizioni codicistiche e le rilevate circostanze fattuali», e ha «evidenziato un mutamento sostanziale e profondo della destinazione in funzione della quale la concessione era stata rilasciata, con conseguente sottrazione dell'area all'uso generale da parte della collettività indifferenziata». Quanto alle caratteristiche dell'inadempimento viene rilevato il carattere reiterato e sostanzialmente continuativo di tale attività, si osserva che: «Non appare negabile, infatti, che la frequenza, la rilevanza, la durata e la dimensione degli intrattenimenti musicali realizzati in loco avesse mutato in modo del tutto rilevante, strutturale e sostanziale le caratteristiche dell'attività in concessione, assumendo carattere del tutto centrale (e certamente non accessorio e secondario, secondo quanto ammesso dal comma 6 dell'articolo 11 della l. 217 del 2011) e, comunque, impedendo per ampi lassi di tempo l'esercizio dell'ordinaria attività di balneazione». Questa attività della P.A. è certamente permeata da quei profili discrezionali, sia tecnici sia amministrativi, secondo cui l'accertamento dei presupposti

⁽²⁸⁾ Si tratta di Cons. St., sez. V, 12 settembre 2018, n. 5333.

fattuali connessi all'inadempimento deve successivamente portare ad una valutazione, di natura puramente discrezionale, sull'opportunità o meno di pronunciare la decadenza del titolo concessorio.

D'interesse sono anche le conclusioni del giudice di primo grado ⁽²⁹⁾ il quale ha fatto rilevare che il provvedimento di decadenza «trovasse fondamento (anche o in particolare) nel superamento dei limiti di emissione sonora di cui all'articolo 3, comma 1, lettera s) della vigente Ordinanza Balneare regionale», sebbene a nostro avviso tale circostanza può essere semplicemente un indice del mutamento dell'oggetto della concessione o rappresentare una reiterata violazione degli obblighi che può essere valutata dalla P.A., ma non potrebbe autonomamente assurgere a causa di decadenza ⁽³⁰⁾.

⁽²⁹⁾ TAR Puglia, Lecce, sez. I, 26 gennaio 2018, n. 100.

⁽³⁰⁾ Nella stessa sentenza, un altro aspetto di interesse è quello relativo all'azione amministrativa tanto è vero che il concessionario aveva lamentato l'irragionevolezza e l'inadeguatezza della condotta della P.A. laddove questa non aveva preliminarmente trasmesso una diffida, prima di avviare il procedimento di decadenza. Il Consiglio di Stato ha rilevato come, pur dovendo l'azione amministrativa orientarsi verso i profili di proporzionalità e di gradualità, il concessionario, proprio con l'avvio del procedimento, fosse stato messo nelle condizioni di adeguarsi alle contestazioni ivi rappresentate, evitando dunque la prosecuzione dell'iter istruttorio e la successiva adozione del provvedimento sanzionatorio, e, tuttavia, abbia inteso perseguire nella sua condotta illegittima anche nel periodo successivo alla detta comunicazione ex art. 10 *bis* della legge n. 241/1990. Su tale aspetto, più in generale, può osservarsi come l'adozione del provvedimento decadenziale, dato il suo carattere affittivo, comporti per espressa previsione di legge (art. 47, comma 3, c. nav.) l'avvio di un procedimento da parte dell'amministrazione che deve consentire al concessionario, entro un termine fisso, la possibilità di formulare delle osservazioni sulle inadempienze contestate (si veda, sul punto, anche TAR Puglia, Lecce, sez. I, 9 gennaio 2004, n. 119, in *Foro amm. TAR* 2004, 230). L'avvio di un contraddittorio procedimentale, quindi, consente alle parti di dialogare e allo stesso concessionario di rimeditare alla propria condotta attestandola sul rispetto delle prescrizioni di legge e di regolamenti o, comunque, contenute nel titolo concessorio al fine di indurre la P.A. ad una equilibrata valutazione

In disparte i profili sopra accennati, il caso citato consente di formulare alcune osservazioni anche sulla disciplina delle variazioni al contenuto della concessione (art. 24 reg. esec. c. nav.)⁽³¹⁾.

La giurisprudenza, quanto ai mutamenti sostanziali, ha avuto modo di pronunciarsi in più occasioni valutando, per ciascuna fattispecie esaminata, la sussistenza dei presupposti per giungere alla declaratoria (o meno) dell'ipotesi di cui

in ordine alla gravità ed alla consistenza dell'inadempimento. In tema di procedimento amministrativo finalizzato all'adozione del provvedimento di decadenza e, in particolare, ai sottesi riflessi di natura processuale, inoltre, il Consiglio di Stato ha avuto modo di affermare che il concessionario, laddove manchi la comunicazione di avvio del procedimento, ha l'onere di «indicare gli elementi conoscitivi che avrebbe introdotto in sede procedimentale in grado d'incidere sulla determinazione dell'Amministrazione» poiché solo all'esito di tale prova graverebbe in capo all'autorità concedente l'obbligo «di dimostrare che, anche ove quegli elementi fossero stati valutati, il contenuto dispositivo del provvedimento non sarebbe mutato, come prevede l'art. 21-*octies*, comma 2, l. n. 241/1990» (Cons. St., sez. V, 20 ottobre 2020, n. 6333, in *Riv. Giur. Edil.* 2020, 6, I, 1614. Il principio è pacifico e si segnalano, tra le altre, Cons. St., Sez. II, 30 ottobre 2020 n. 6687; Sez. VI, 28 febbraio 2019 n. 1405; Sez. IV, 3 dicembre 2018 n. 6824, in *Foro amm.* 2018, 12, 2153. In dottrina, senza pretesa di esaustività, si veda R. GIOVAGNOLI, *I vizi formali e procedurali*, in *Codice dell'azione amministrativa* (a cura di M.A. Sandulli), Milano, 2017, 1141 ss; G. MANNUCCI, *Il regime dei vizi formali-sostanziali alla prova del diritto europeo*, in *Dir. amm.* 2017, 2, 450).

⁽³¹⁾ La prescrizione in esame precisa che «la concessione è fatta entro i limiti di spazio e di tempo e per le opere, gli usi e le facoltà risultanti dall'atto o dalla licenza di concessione» operando una distinzione a seconda che la variazione sia (o meno) sostanziale. In tal modo, laddove il concessionario intenda apportare una modifica dell'estensione della zona concessa o delle opere o delle modalità d'esercizio, deve richiedere il rilascio di un titolo concessorio suppletivo trattandosi, appunto, di modifiche sostanziali; al contrario, in tutti gli altri casi in cui non si proceda all'alterazione sostanziale del complesso della concessione, la variazione può essere autorizzata per iscritto dal capo del compartimento, previo nulla osta dell'autorità che ha approvato l'atto di concessione.

all'art. 24 reg. esec. c. nav. Si è così affermato che rispetto all'esecuzione di opere senza titolo sull'area in concessione, la norma in esame va interpretata «nel senso che qualsiasi variazione al contenuto della concessione attuata mediante la realizzazione di interventi sul suolo demaniale deve essere oggetto di una espressa autorizzazione. Il rilascio di una tale autorizzazione ha una valenza autonoma e separata rispetto ai titoli edilizi» ⁽³²⁾ e, pertanto, la rilevanza (o meno), sotto il profilo edilizio, delle opere compiute non va ad incidere nella valutazione svolta dalla P.A. in rapporto alla violazione della norma in esame ⁽³³⁾. Ancora, è stato osservato, nell'ipotesi afferente l'uso dell'arenile (e delle attrezzature ivi presenti) in favore di attività ricettiva (casa per ferie) in favore degli ospiti, che consentire a terzi non ospiti la possibilità di usare il bene in concessione, costitu-

⁽³²⁾ Cons. St, sez. VI, 4 ottobre 2013, n. 4905, in *Riv. giur. edil.* 2013, 6, I, 1255. Un orientamento meno restrittivo, invece, era stato in passato espresso da TAR Lazio, Latina, 2 febbraio 2007, n. 101, in *Foro amm. TAR* 2007, 2, 608, secondo cui «In base ad una lettura coordinata e sistematica degli artt. 54, cod. nav. e 24, reg. att. cod. nav., deve ritenersi che l'elemento teleologico, vale a dire il collegamento funzionale tra gli interventi eseguiti sui manufatti e le finalità della concessione, permea e condiziona la valutazione che delle opere realizzate dal concessionario l'autorità marittima deve compiere al fine di considerare il loro carattere innovativo o meno rispetto al contenuto del provvedimento concessorio che quelle finalità ed usi delimita; non si può, in altri termini, ritenere apoditticamente che una modifica strutturale apportata ai manufatti utilizzati in concessione, che sia stata eseguita senza travalicare nella diversa ipotesi dell'occupazione abusiva di area demaniale, solo perché non assentita dal sindaco ovvero perché ampliativa urbanisticamente degli originari manufatti, e dunque astrattamente abusiva sul piano edilizio, sia per ciò stesso da considerarsi come una variazione contraria al codice della navigazione, ovvero impinga automaticamente nella previsione dell'art. 54 del menzionato codice».

⁽³³⁾ Il TAR, nella pronuncia di prime cure, aveva escluso nella vicenda esaminata la natura sostanziale della variazione della concessione in quanto l'intervento eseguito era stato qualificato in termini di manutenzione ordinaria.

isce una variazione sostanziale dello stesso. Ciò in quanto consentire l'uso dell'area demaniale in concessione anche a «bagnanti occasionali» trasforma l'attività in una struttura turistico-ricreativa aperta al pubblico (quindi un vero e proprio stabilimento balneare) e non più, invece, riservata ai soli ospiti della struttura ricettiva, con conseguente variazione delle modalità di esercizio della concessione. Sotto tale profilo, quindi, l'attività oggetto della concessione, di tipo essenzialmente sociale, si trasformerebbe in attività con possibili fini di lucro ⁽³⁴⁾.

Al contrario, invece, si è sostenuta la presenza di una variazione non sostanziale, ad esempio, quando l'oggetto dell'originaria concessione, i cui servizi sono dedicati ai soli clienti dell'attività principale, venga ampliato, con autorizzazione espressa, consentendo l'erogazione degli stessi servizi anche a soggetti terzi ⁽³⁵⁾.

⁽³⁴⁾ Cons. St, sez. IV, 3 ottobre 2014, n. 4948.

⁽³⁵⁾ Così TAR Toscana, Firenze, sez. III, 26 aprile 2017, n. 617. Nella fattispecie esaminata, un'impresa esercente attività di ristorazione su area in concessione demaniale impugnava un'autorizzazione rilasciata dal competente ufficio comunale avente ad oggetto una licenza suppletiva per modifiche non sostanziali di una concessione demaniale rilasciata in favore di un circolo nautico. Il TAR, con riferimento al caso specifico, ha puntualizzato che «la natura sostanziale o meno della variazione apportata alla concessione debba essere valutata nell'ottica demaniale, rispetto alla quale non pare che la modifica del 2016, rapportata al contenuto assunto dalla concessione in essere sin dal 2011, assuma caratteri tali da determinare una "alterazione sostanziale" del rapporto in essere. Risultano decisivi i rilievi secondo cui non vi è modifica dell'estensione demaniale, non vi è modifica dell'oggetto della concessione (che già dal 2011, senza contestazioni, comprende l'attività principale di deposito e alaggio e quella accessoria di noleggio punti ombra e somministrazione cibo e bevande), non vi è soprattutto alterazione del rapporto tra attività principale e accessoria, sicché non può dirsi che la modifica del 2016 determini una alterazione degli elementi essenziali del rapporto concessorio in essere. Corroborata la conclusione raggiunta il rilievo che il Regolamento comunale per la gestione del demanio marittimo, dando all'art. 24 una definizione di

4. *Mancata esecuzione delle opere previste nell'atto di concessione e mancato inizio della gestione, omesso pagamento dei canoni ed abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione* – Nei paragrafi precedenti si è posta la necessità, in linea con l'orientamento tracciato nella sentenza in nota, nelle ipotesi di procedimenti afferenti la dichiarazione di decadenza di concessione demaniale marittima, che l'amministrazione compia una prima valutazione discrezionale di tipo tecnico e poi, all'esito dell'accertamento della violazione e/o dell'inadempimento in capo al concessionario, un giudizio discrezionale puro sull'opportunità di adottare il provvedimento sanzionatorio. Tale interpretazione, certamente condivisibile per le ipotesi accennate *supra*, a nostro avviso non sembra trovare applicazione nei casi di cui alle lettere a), d), e), ravvisandosi la necessità di realizzare una distinzione interpretativa nelle varie ipotesi descritte nella norma in esame.

Si avvierà l'indagine dalla mancata esecuzione delle opere alle quali il concessionario si è obbligato nel contratto di concessione e dal mancato inizio dell'esercizio che rappresentano in ordine alfabetico la prima ipotesi (lett. a) tra le cause di decadenza. Tale collocazione, a nostro avviso, non appare casuale perché attiene a due elementi essenziali sui quali si è basata la valutazione della P.A. nell'assegnazione della concessione, ovvero l'esercizio e la valorizzazione del bene anche tramite l'eventuale esecuzione di nuove opere. Quanto ai valori fondanti lo strumento concessorio la stessa attività d'impresa balneare, pur essendo stata qualificata

“variazioni non sostanziali al contenuto della concessione demaniale marittima”, le definisca come “quelle variazioni del contenuto della concessione che non modificano lo scopo, la superficie e le opere o il titolare della concessione”, profili tutti non coinvolti dalla variazione assentita, che risulta peraltro in linea con le previsioni del Piano Attuativo (...), che per l'area in cui è situata la concessione in esame prevede l'estensione alla somministrazione di alimenti e bevande al pubblico».

dalla dottrina tradizionale come un'ipotesi eccezionale di uso del demanio marittimo, ha nel tempo acquisito una sua forte connotazione anche pubblicistica in termini turistici qualificando questa forma imprenditoriale quale essenziale nello sviluppo dell'economia costiera ⁽³⁶⁾. Vieppiù con il passaggio delle competenze alle amministrazioni regionali e comunali. In questo senso il mancato inizio delle attività previste dalla concessione così come la mancata esecuzione delle opere rappresenta un grave inadempimento il quale, una volta accertato, non avrebbe bisogno di una valutazione discrezionale pura, quanto eminentemente tecnica da parte della P.A.

Sul punto, tra l'altro, giova rilevare come il secondo comma dell'art. 47, c. nav., attribuisca alla stessa amministrazione concedente il potere di accordare al concessionario, in ipotesi appunto di mancata esecuzione delle opere o di mancato avvio della gestione, una proroga tesa a consentire l'adempimento da parte dello stesso concessionario. Ebbene, una volta acclarato, ad esempio, che quest'ultimo, all'esito dell'invito ad adempiere, continui a restare inoperoso, non resta alcun margine di valutazione discrezionale; la P.A. non può che adottare il provvedimento di decadenza il quale, quindi, diverrebbe vincolato.

Diversa, invece, può essere qualificata l'ipotesi di una esecuzione parziale delle opere previste nel contratto di concessione; qui, in effetti la discrezionalità pura riacquista rilievo poiché è essenziale verificare la gravità dell'inadempimento. In questi casi, infatti, viene solitamente contestata sia la lett. a) che la lett. f), seppure sarebbe più opportuno riferirsi solo alla lett. f) e ciò basandosi sul dato testuale della lett. a) che indica solo la «mancata esecuzione» non contemplando l'ipotesi di una parziale esecuzione; come, allo stesso modo, è differente il «mancato inizio della gestione»

⁽³⁶⁾ N. CARNIMEO, *Spunti per una riforma nella disciplina dei beni del demanio marittimo e dell'impresa balneare*, in *L'impresa balneare sul demanio marittimo* (a cura di S. Zunarelli e N. Carnimeo), cit., 5-19.

dal «non uso continuato» di cui alla lett. b).

Su questo punto si è affermato che il procedimento amministrativo finalizzato alla decadenza della concessione «non può arrestarsi, in modo meccanicistico, ad un semplice raffronto quantitativo tra valore in denaro degli interventi previsti nel piano di investimento e valore monetario degli interventi realizzati. Essa deve essere la risultante di un giudizio di gravità delle inadempienze contestate che tenga conto dei profili qualitativi degli interventi realizzati nel contesto complessivo di quelli prescritti, del grado di determinatezza degli interventi previsti, dei tempi procedurali necessari al rilascio dei titoli autorizzativi e del comportamento del titolare della concessione da valutare in controluce rispetto all'azione delle amministrazioni coinvolte nei procedimenti autorizzatori e della stessa amministrazione concedente; valutazione ponderata dell'assetto complessivo di interessi connotante il rapporto concessorio e la sua evoluzione nel tempo. Solo all'esito di una valutazione dei presupposti della declaratoria di decadenza, poggiata su una congrua ponderazione di tali elementi, l'effetto decadenziale diviene una scelta vincolata per l'amministrazione» (37). Nella vicenda oggetto di giudizio, le opere previste nell'atto di concessione erano state solo parzialmente eseguite, e l'amministrazione comunale aveva proceduto alla revoca motivando che gli importi degli investimenti effettuati non erano quelli a cui il concessionario si era obbligato, ma di gran lunga inferiori, realizzando una sorta di determinismo automatico nella valutazione della decadenza. Il Consiglio di Stato, invece, ha specificato che l'Amministrazione concedente non aveva provveduto a realizzare una valutazione complessiva della fattispecie, né aveva preso in considerazione la gravità e consistenza dell'inadempimento, presupposti che in questi casi abbiamo visto essere qualificanti dell'azione amministrativa.

(37) Cons. St., sez. VI, 21 aprile 2016, n. 1572, in *Foro Amm.* 2016, 4, 823.

Un provvedimento di decadenza, inoltre, può essere adottato dall'Autorità amministrativa anche nel corso di una procedura di appalto laddove, nella fase di aggiudicazione provvisoria, il concorrente non provveda ad integrare la documentazione necessaria per il perfezionamento dell'aggiudicazione. In tale ipotesi, infatti, permane in capo alla pubblica amministrazione, sino all'aggiudicazione definitiva, il potere di dichiarare la decadenza (o, in alternativa, disporre la revoca dell'aggiudicazione) in presenza di concreti motivi di interesse pubblico. Detto potere, in particolare, deriverebbe dalla regola generale secondo cui «è prevista la possibilità per l'autorità concedente di utilizzare gli istituti della revoca e della decadenza, anche nelle ipotesi di concessioni già rilasciate in caso di 'mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione o per mancato inizio della gestione nei termini assegnati' (art. 47 cod. nav.)»⁽³⁸⁾.

Quanto appena dedotto, poi, trova riscontro anche nell'ipotesi decadenziale afferente l'omesso pagamento del canone concessorio. Lo stesso art. 19, comma 1, reg. esec. c. nav., specifica che l'atto di concessione deve necessariamente contenere, tra gli altri, l'indicazione del canone, della decorrenza nonché della scadenza dei pagamenti e del numero di ratei massimi eventualmente non corrisposti dai quali consegue la decadenza del titolo. La perentorietà della norma, in questo caso, sembra non dare adito ad ulteriori margini di intervento dell'Autorità concedente che, una volta accertato il mancato pagamento del numero massimo di rate del canone indicato nell'atto, non può far altro che procedere alla dichiarazione di decadenza. Tra l'altro, nel perimetro disegnato dal codice della navigazione e a differenza

⁽³⁸⁾ TAR Puglia, Lecce, sez. I, 7 maggio 2009, n. 956. Nella fattispecie l'autorità portuale aveva dichiarato la decadenza dall'aggiudicazione provvisoria nei confronti del ricorrente per mancata presentazione della documentazione necessaria per procedere all'aggiudicazione definitiva e, quindi, al rilascio della concessione demaniale.

di quanto accade per la lett. a) e la lett. b), non è prevista la necessità, in capo alla P.A., di sollecitare al concessionario il pagamento dei canoni non corrisposti.

L'ipotesi in esame, quindi, sembra poter rientrare nell'orientamento giurisprudenziale secondo cui l'esercizio del potere in capo alla P.A. si sostanzia in un'attività tecnico-discrezionale in cui, accertato l'inadempimento (morosità), il sotteso provvedimento ha indubbiamente natura vincolata senza lasciare margini di (ulteriore) valutazione secondo i canoni della discrezionalità amministrativa.

Non a caso la giurisprudenza che si è occupata della fattispecie ha sempre chiarito che «al ricorrere delle ipotesi decadenziali disciplinate dall'art. 47 del codice della navigazione, l'Amministrazione concedente esercita una discrezionalità di tipo tecnico, dovendosi essa cioè limitare al riscontro dei relativi presupposti fattuali. Ciò comporta sul piano sostanziale che, accertata la sussistenza di detti presupposti, il provvedimento di decadenza ha natura sostanzialmente vincolata, con conseguente esclusione di ogni possibile bilanciamento tra l'interesse pubblico e le esigenze del privato concessionario»⁽³⁹⁾. Giova evidenziare, inoltre, che l'omesso pagamento del canone di concessione, nei termini stabiliti nel sotteso titolo, è rappresentativo di quell'orientamento giurisprudenziale che ha collegato alle ipotesi di decadenza di cui all'art. 47 c. nav. la natura di

⁽³⁹⁾ Così TAR Lazio, Roma, sez. II, 2 novembre 2022, n. 14222, in *Foro Amm.* 2022, 11, II, 1464. Lo stesso TAR, inoltre, con pronuncia più datata (20 luglio 2015, n. 9840, *Riv. giur. edil.* 2015, 5, I, 119), aveva affermato che l'inadempimento connesso all'ipotesi di cui all'art. 47, lett. d), c. nav., deve comunque essere «di una certa consistenza e deve essere provato, rispetto agli obblighi nascenti dal titolo, sulla scorta di elementi inequivoci, precisi e concordanti, atteso che, in tale fattispecie, l'Amministrazione concedente deve osservare i principi di gradualità e di proporzionalità nell'applicazione del provvedimento *lato sensu* sanzionatorio». Sul tema si rinvia anche a Cons. St., sez. VI, 27 marzo 2017, n. 1391, in *Riv. giur. edil.* 2017, 2, I, 482; TAR Toscana, Firenze, 12 novembre 2015, n. 1551).

clausola risolutiva espressa ⁽⁴⁰⁾.

Ulteriore fattispecie concerne quella di cui alla lett. e) dell'art. 47 c. nav., e cioè la possibilità di dichiarare la decadenza per abusiva sostituzione di altri nel godimento della stessa poiché come è noto la concessione viene assegnata *intuitu personae*. Secondo un condivisibile orientamento giurisprudenziale, infatti, quest'ultima ipotesi «è posta a presidio di ogni mutamento che possa investire il privato sia quale persona fisica sia quale compagine societaria al quale è stato assegnato l'uso speciale del bene» e ciò in quanto trattasi di questioni che incidono sulle qualità morali e sull'affidabilità del titolare della concessione e, quindi, «oggetto di valutazione ed accertamento al momento del rilascio del titolo concessorio nonché, ai sensi dell'art. 46 c. nav., in caso di subingresso nello stesso di altro soggetto; pertanto, non può sostenersi un'interpretazione riduttiva dell'ambito di applicazione di tale norma con limitazione alle sole ipotesi in cui il concessionario abbia perduto la disponibilità materiale del bene demaniale per l'immissione nel possesso di un soggetto terzo senza autorizzazione dell'ente proprietario» ⁽⁴¹⁾.

Anche in tali casi, quindi, appare evidente che, acclarata la violazione della norma di cui alla lett. e), in capo alla P.A. non residuerebbe che dichiarare la decadenza del titolo al

⁽⁴⁰⁾ TAR Sardegna, Cagliari, sez. I, 18 settembre 2019, n. 746, cit.. In tema di omesso pagamento dei canoni si segnala, altresì, TAR Latina Lazio, Latina, sez. I, 29 ottobre 2021, n. 594, che ha accolto un motivo di ricorso afferente la prescrizione in esame sulla scorta della mancata produzione in sede processuale, da parte dell'Autorità concedente, dell'originario titolo concessorio ove ricavare l'esatto numero di ratei. Secondo i giudici tale omissione documentale non rendeva evidente il processo decisionale a monte del provvedimento di decadenza e, quindi, un vizio di motivazione in ordine all'entità dell'inadempimento connesso al versamento del canone.

⁽⁴¹⁾ Cons. Stato, sez. VI, 8 marzo 2012, n. 1328, in *Foro amm. CDS*, 2012, 3, 676; Principio pacifico: Cons. Stato, sez. VI, 29 novembre 2017, n. 5582; TAR Toscana, Firenze, sez. III, 26 novembre 2010, n. 6632.

fine di una migliore tutela del bene in concessione.

NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO - GIUSEPPE DELLE FOGLIE

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 11 FEBBRAIO
2022, N. 4436

Pres. SPIRITO - Rel. GORGONI

Società Cooperativa Bellavista (avv. M. Cannas) c. *Cozzolino Sergio* (avv. M. Chirco e A. Manzi)**Imprese di navigazione e di trasporto – Esercizio della nave – Armatore – Dichiarazione di armatore – Presunzione della qualità di armatore ex art. 272 c. nav. – Prova contraria.**

RIASSUNTO DEI FATTI – In data 21 dicembre 2009 il motopesca Speranza, di cui la società Cooperativa Bellavista asseriva d'essere armatrice, prestò soccorso al motopesca Rita, di proprietà di Sergio Cozzolino, che aveva segnalato un'avaria al motore mentre si trovava a dodici miglia da Porto Torres. Nonostante l'imbarcazione soccorritrice avesse subito diversi danni durante le manovre di avvicinamento tra le navi, le operazioni di soccorso furono portate a termine con successo. La società Bellavista convenne Sergio Cozzolino dinanzi al Tribunale di Sassari al fine di ottenere, ai sensi dell'art. 491 c. nav., il risarcimento dei danni subiti dal motopesca Speranza, comprensivi del fermo tecnico, nonché il rimborso delle spese di rimorchio e il pagamento del compenso per il buon esito del soccorso prestato in favore del motopesca Rita. Con la sentenza n. 323/2016, pubblicata in data 24 febbraio 2016, il giudice adito accolse le doglianze attoree, liquidando il compenso ai sensi degli artt. 12 e 13 della Convenzione di Londra e condannando il convenuto al pagamento in favore della società Bellavista di euro 65.000,00, oltre agli interessi legali, alle spese di lite e di CTU. Il convenuto soccombente propose appello avverso tale decisione deducendo, *inter alia*, il difetto di legittimazione attiva della società Bellavista. La Corte di appello di Cagliari (Sez. dist. di Sassari) accolse la censura adducendo, a sostegno della decisione, il fatto che Fabrizio Aversano, proprie-

tario del mezzo nautico in base ai pubblici registri, si presumesse esserne l'armatore sulla scorta dell'art. 272 c. nav., e che unicamente un'attestazione ufficiale, vale a dire la dichiarazione di armatore, avrebbe potuto suffragare la circostanza che un soggetto terzo fosse l'effettivo titolare dell'impresa di navigazione. Con la sentenza n. 367/2018, pubblicata in data 7 settembre 2018, il giudice di seconda istanza riformò la pronuncia del giudice di prime cure, rigettando la domanda proposta dalla società Cooperativa Bellavista nei confronti di Sergio Cozzolino, per assenza di prova della posizione soggettiva azionata. La società Bellavista propose ricorso avverso detta sentenza, affidandolo a quattro motivi.

Ai sensi dell'art. 265 c. nav., è armatore (e quindi anche datore di lavoro dell'equipaggio) chi assume in proprio l'esercizio della nave, sia o meno anche il proprietario della stessa, mentre, ai sensi del successivo art. 272 c. nav. (che pone una presunzione "iuris tantum"), il proprietario si presume – fino a prova contraria – armatore ove manchi la dichiarazione (di armatore) prevista dal predetto art. 265 (1).

MOTIVI DELLA DECISIONE – 3. Con il terzo motivo la ricorrente imputa alla sentenza gravata di avere violato e falsamente applicato l'art. 265 c. nav., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3, per avere la Corte Territoriale ritenuto che non fosse armatrice, credendo tale qualifica formale dipendente dalla c.d. dichiarazione di armatore.

Oggetto di censura è la statuizione con cui il giudice *a quo* ha affermato che il Tribunale avrebbe potuto rilevare d'ufficio l'assenza di prova della titolarità del diritto azionato dalla società attrice, la quale si era limitata a dichiarare di essere l'armatrice del Motopesca Speranza senza produrre documentazione attestante tale qualità «che per legge è una qualità formale *ex art. 265 e ss. c. nav.*, attestata, a prescindere dalla natura dichiarativa o costitutiva, dalla c.d. dichiarazione di armatore».

L'art. 265 c. nav. definisce armatore chi assume l'esercizio di

(*) V. la nota di L. CARBONE, a pag. 980.

una nave, dimostrando di ritenere elemento necessario e sufficiente per assumere la qualifica di armatore lo svolgimento di quell'attività organizzata inerente all'impiego della nave in base alla destinazione ad essa propria rivolta al perseguimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente ed accompagnata dall'incidenza del rischio. In altri termini, a differenza di quanto postulato dalla Corte territoriale – che non solo aveva ritenuto necessaria la dichiarazione di armatore, attribuendole sostanzialmente efficacia costitutiva dello status di armatore, ma che aveva anche reputato irrilevanti la mera disponibilità e l'uso dell'imbarcazione, desumibili dall'esame di altri documenti – la qualità di armatore si ottiene sulla scorta del dato materiale rappresentato dalla disponibilità del mezzo nautico e dalla sua utilizzazione economica, anche in assenza di un titolo idoneo.

4. Con il quarto ed ultimo motivo la sentenza impugnata viene censurata per violazione e falsa applicazione degli artt. 272 c. nav., 116 c.p.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3, per avere la Corte territoriale ommesso di qualificarla armatrice, nonostante la stessa avesse provato di avere la disponibilità dell'imbarcazione e di esercitare essa stessa l'impresa di navigazione con utilizzazione proprio dell'imbarcazione oggetto del giudizio.

La censura attinge la statuizione con cui la Corte d'Appello ha ritenuto documentato che Fabrizio Aversano fosse proprietario della imbarcazione e presuntivamente armatore, in assenza della dichiarazione di armatore in capo ad altri al momento della proposizione della domanda.

Le ragioni della critica sono da individuare nell'erronea applicazione dell'art. 272 c. nav. – il quale dispone che, in mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria – in assenza di alcun coordinamento con l'art. 265 c. nav. che afferma che armatore è chi assume l'esercizio della nave. La Corte territoriale avrebbe ritenuto che solo la diversa attestazione ufficiale, cioè una diversa dichiarazione di armatore, avrebbe potuto integrare la prova contraria richiesta dall'art. 272 [c. nav.] e non anche la dimostrazione di avere avuto la disponibilità e l'uso dell'imbarcazione.

5. Gli ultimi due motivi di ricorso possono essere fatti oggetto di una trattazione unitaria, atteso che riguardano, da prospettive diverse, la stessa questione.

La statuizione assunta dalla Corte territoriale risulta frutto dell'attribuzione di una funzione costitutiva alla dichiarazione di armatore, nonostante la decisione abbia premesso l'irrilevanza della natura costitutiva ovvero dichiarativa di detta dichiarazione.

La funzione assegnata alla dichiarazione in oggetto è, nondimeno, collegata alla possibilità di ammettere il superamento della presunzione di armatore attraverso la dimostrazione che l'esercizio di fatto non coincide con l'esercizio formale della stessa quale risultante dalla dichiarazione suddetta.

In dottrina, sono emerse più posizioni: quella che riempie di contenuto l'oggetto della prova contraria cui fa riferimento l'art. 272 c. nav., partendo dalla premessa che tale disposizione individua una forma di pubblicità notizia, volta ad agevolare la conoscenza da parte dei terzi dei fatti iscritti, facendone derivare la possibilità che chiunque dimostri che i fatti iscritti non corrispondono alla realtà o che, in assenza della dichiarazione, l'esercizio sia stato assunto da un soggetto diverso dal proprietario; quella che svaluta la funzione pubblicitaria della dichiarazione di armatore e fa leva solo sul fatto che l'art. 272 c. nav. non individui, tipizzandolo, il contenuto della prova contraria richiesta per vincere la presunzione di armatore, limitandosi a preconstituire una presunzione di esercizio effettivo in capo a chi si dichiara armatore; solo chi attribuisce alla dichiarazione funzione di pubblicità costitutiva della qualità di armatore ritiene che esclusivamente una dichiarazione di armatore successiva, volta a modificare quella precedente, possa integrare la prova contraria necessaria a vincere la presunzione della qualità di armatore in capo al dichiarante.

Fatta tale premessa, è necessario fare due precisazioni: la prima è che la Corte territoriale non ha per niente fatto leva su tale ultima tesi per negare rilevanza alla prova emergente *ex actis* che l'esercizio effettivo della nave era svolto dalla società Bellavista, giacché ha precisato, come si è anticipato, che l'irrilevanza del fatto che alla pubblicità debba essere attribuita efficacia dichiarativa ovvero costitutiva; la seconda è che la tesi della natura costitutiva della dichiarazione di armatore è seguita da una parte minoritaria della dottrina che non ha trovato eco nella giurisprudenza di questa Corte, per la quale, ai sensi dell'art. 265 c. nav., è armatore (e quindi anche datore di lavoro dell'equipaggio) chi

assume in proprio l'esercizio della nave, sia o no anche proprietario della stessa, mentre, ai sensi del successivo art. 272 (che pone una presunzione "*iuris tantum*"), il proprietario si presume – fino a prova contraria – armatore ove manchi la dichiarazione (di armatore) prevista dal detto art. 265 (Cass. 12/09/1995, n. 9638; Cass. 09/11/1992, n. 12069).

La Corte d'Appello, quindi – proprio perché ha svalutato ogni rilievo pubblicitario della dichiarazione – avrebbe dovuto applicare il combinato disposto degli artt. 265 e 271 c. nav., per cui è armatore chi assume in proprio l'esercizio della nave, sia o meno anche proprietario della stessa; se l'armatore omette di fare la dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave, si presume armatore il proprietario della nave, presunzione peraltro *iuris tantum*, suscettibile di essere superata fornendo la prova contraria consistente nella dimostrazione, a carico di terzi, di chi sia l'effettivo armatore (Cass. 12/09/1995, n. 9638).

Invece, la Corte d'Appello, pur avendo nella sua disponibilità la prova dell'esercizio effettivo della nave da parte della società Bellavista, l'ha ritenuta erroneamente irrilevante ai fini del superamento della presunzione che armatore fosse il proprietario, nella convinzione che solo una nuova dichiarazione di armatore potesse superare quella precedente. Il codice della navigazione non contiene l'indicazione delle circostanze che debbono essere provate per togliere valore alle conseguenze derivanti dalla dichiarazione di armatore né con quali mezzi di prova possa togliersi valore alla medesima, ma attribuisce una particolare rilevanza all'esercizio della nave quale presupposto per assumere la qualifica di armatore anche da parte di chi non è il proprietario dell'imbarcazione.

6. L'errore della Corte territoriale determina l'accoglimento del terzo e del quarto motivo di ricorso; il primo motivo è infondato, il secondo è inammissibile.

7. Di conseguenza, la sentenza è cassata in relazione al motivo accolto e la controversia è rinviata alla Corte d'Appello di Sassari in diversa composizione che provvederà anche alla liquidazione delle spese del giudizio di legittimità.

Sull'onere della prova dell'armatore occulto nell'ipotesi di omesso espletamento delle formalità pubblicitarie.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La disciplina della pubblicità armatoriale. – 3. La natura sostanziale della qualifica di armatore. – 4. Gli effetti negativi della dichiarazione di armatore.

1. Premessa – L'ordinanza in commento offre alcuni spunti di riflessione circa i requisiti cui è subordinata l'assunzione della qualità di armatore, il contenuto della prova contraria idonea a vincere la presunzione che il titolare dell'impresa di navigazione sia lo stesso proprietario della nave – nell'ipotesi, beninteso, in cui le formalità previste dalla legge siano state omesse – nonché la funzione e gli effetti negativi della dichiarazione di armatore.

Il principale nodo interpretativo affrontato dal giudice di legittimità afferiva al conflitto tra apparenza e sostanza, essendo necessario stabilire se, nell'eventualità in cui la dichiarazione di armatore non fosse stata debitamente resa pubblica, colui che avesse effettivamente assunto l'esercizio dell'imbarcazione potesse comunque dimostrare di essere il titolare dell'impresa di navigazione, vincendo la presunzione legale che, in tale frangente, identifica siffatta figura nel soggetto che dai pubblici registri risulti essere il proprietario del mezzo nautico.

A questo riguardo la Corte d'appello ha ritenuto che l'assunzione della qualità di armatore sia sempre e comunque subordinata all'espletamento delle formalità inerenti alla pubblicità armatoriale, a nulla rilevando, in assenza di un'attestazione ufficiale, la circostanza che un soggetto terzo abbia in concreto conseguito la disponibilità o l'uso dell'imbarcazione ⁽¹⁾.

La Cassazione, invece, accogliendo le doglianze della società ricorrente, ha espresso una duplice valutazione: da un

⁽¹⁾ Cfr. App. Sassari-Cagliari 7 settembre 2018 n. 367.

lato, corroborando un orientamento ormai acquisito nella giurisprudenza di legittimità, ha negato la natura costitutiva della pubblicità armatoriale, identificando il presupposto per conseguire la qualifica di armatore nel dato materiale rappresentato dall'assunzione in concreto dell'esercizio della nave; dall'altro, ha statuito che, ove le formalità pubblicitarie siano state omesse, la presunzione legale *iuris tantum* di cui all'art. 272 c. nav., che identifica il soggetto titolare dell'impresa di navigazione nel proprietario della nave, possa essere superata ove l'armatore effettivo, interessato a far valere tale qualità nei confronti dei terzi, dimostri di aver assunto in proprio l'esercizio della nave.

Considerate tali premesse, pare opportuno prendere le mosse dal diritto positivo, per poi soffermarsi sulle questioni giuridiche esaminate nell'ordinanza in commento.

2. *La disciplina della pubblicità armatoriale* – Il legislatore ha compiutamente disciplinato il procedimento attuativo della pubblicità armatoriale nel Capo I del Titolo III della Parte I del codice della navigazione, il quale esordisce legittimando il soggetto che ha assunto o intenda assumere l'esercizio di una nave ⁽²⁾, a rendere la cosiddetta dichiarazione di armatore presso l'ufficio di iscrizione del mezzo nautico, vale a dire il compartimento marittimo (per le navi maggiori) o l'ufficio circondariale (per le navi minori e i galleggianti) di competenza ⁽³⁾.

Il meccanismo pubblicitario ⁽⁴⁾ – avente ad oggetto l'as-

⁽²⁾ D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, in *Dir. mar.* 1981, 511, 545.

⁽³⁾ G. RIZZI, *Armatore* (voce), in *Enc. forense*, I/1958, Milano, 1958, 358, 360.

⁽⁴⁾ Per un'esaustiva trattazione dei profili normativi inerenti alle modalità di presentazione della dichiarazione di armatore e al suo contenuto, si vedano A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 350 ss.; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, II, Milano, 1946, 23 ss.; F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 150 ss.; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, II ed., Napoli, 1954, 92

sunzione e la cessazione dell'esercizio della nave, unitamente alle modifiche nella sua titolarità ⁽⁵⁾ – prende le mosse da un atto formale che, assolvendo finalità di ordine privatistico e pubblicistico ⁽⁶⁾, può essere posto in essere, in relazione al singolo mezzo navigante ⁽⁷⁾, sia *ex ante*, da colui che abbia maturato l'intenzione di assumere l'esercizio, sia a posteriori, da colui che abbia già assunto l'esercizio, non essendo l'omesso compimento delle formalità previste dalla legge assoggettato a sanzione penale o amministrativa ⁽⁸⁾.

Qualora l'elemento statico della proprietà non coincida con l'elemento dinamico dell'esercizio della nave ⁽⁹⁾, la dichiarazione potrà essere resa dal proprietario in luogo dell'armatore, ove quest'ultimo non vi abbia provveduto (art. 265, comma 2, c. nav.) ⁽¹⁰⁾.

ss.; E. SPASIANO, *La pubblicità dell'esercizio della nave o dell'aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, I/1952, 226, 256 ss.; E. SPASIANO, *Armatore* (voce), in *Enc. dir.*, III/1958, 13, 19 ss.; T. TESTA, *La pubblicità nel diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, I/1959, 305, 351 ss.; D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 545 ss.; F. BERLINGIERI, *Armatore ed esercente di aeromobile*, in *Dir. mar.*, 1986, 269, 273 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. I.2, Milano, 1429 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 329 ss.

⁽⁵⁾ Cfr. F.M. DOMINEDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, in *Riv. dir. nav.*, I/1955, 90, 96 ss.; F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, cit., 151; E. SPASIANO, *La pubblicità dell'esercizio della nave o dell'aeromobile*, cit., 249 ss. Diversamente, cfr. D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 557 ss.

⁽⁶⁾ S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, II, Milano, 1946, 26 ss.

⁽⁷⁾ Cfr. A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, cit., 92.

⁽⁸⁾ La differenza rispetto alla disciplina della pubblicità d'impresa risulta pertanto di palmare evidenza. Cfr. E. SPASIANO, *La pubblicità dell'esercizio della nave o dell'aeromobile*, cit., 252 ss. nonché *Armatore* (voce), cit., 19 s.

⁽⁹⁾ Il proprietario può attribuire a un terzo la disponibilità della nave, costituendo in suo favore un diritto reale minore (usufrutto), ovvero conferendogli un diritto personale di godimento (locazione, comodato). Così F. BERLINGIERI, *Armatore*, cit., 275.

⁽¹⁰⁾ Il proprietario-non armatore non è cionondimeno tenuto ad assolvere le formalità pubblicitarie in luogo dell'armatore che non

Laddove la dichiarazione di armatore sia stata del tutto omessa o non sia stata debitamente resa pubblica, opera, a protezione dei terzi, un meccanismo presuntivo in virtù del quale armatore della nave è considerato «fino a prova contraria» colui che dai pubblici registri risulti esserne il proprietario (art. 272 c. nav.).

La disciplina della pubblicità armatoriale appare, dunque, informata all'esigenza di rendere edotti i terzi nell'eventualità in cui il proprietario del mezzo nautico non operi in qualità di armatore, e acquista giuridicamente rilevanza nella sola ipotesi in cui l'esercizio della nave sia assunto da un soggetto diverso dal proprietario, non determinando altrimenti conseguenze (potenzialmente) pregiudizievoli nei suoi confronti. In tale evenienza, la presunzione correlata all'omesso espletamento delle formalità pubblicitarie è suscettibile di recare svantaggio sia al proprietario del mezzo – il quale sarà considerato responsabile per i fatti dell'equipaggio e le obbligazioni contratte dal comandante della nave (art. 274 c. nav.)⁽¹¹⁾ – sia nei confronti dell'armatore effettivo – poiché i terzi, in sede giudiziale, potranno contestargli il difetto di legittimazione attiva, e segnatamente la titolarità dei diritti ai proventi dell'esercizio (tra i quali, ad esempio, il compenso per le prestazioni di soccorso)⁽¹²⁾.

3. *La natura sostanziale della qualifica di armatore* – Nel caso in esame, il giudice di legittimità ha lapidariamen-

abbia (ancora) assunto l'esercizio della nave. Cfr. A. TORRENTE, *Aspetti particolari della pubblicità nel diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, I/1952, 3, 25 ss; E. SPASIANO, *La pubblicità*, cit., 258.; F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, cit., 328.

⁽¹¹⁾ Mentre nei rapporti esterni l'inosservanza delle formalità pubblicitarie attinge il proprietario, nei rapporti interni costui potrà agire in rivalsa nei confronti dell'armatore occulto, vale a dire colui che, pur non assumendo *coram populo* le vesti di armatore, abbia effettivamente agito come tale. Cfr. E. SPASIANO, *La pubblicità*, cit., 269.

⁽¹²⁾ F. BERLINGIERI, *Armatore*, cit., 276.

te escluso la natura costitutiva della dichiarazione di cui all'art. 265 c. nav., identificando la figura dell'armatore in colui che assume in proprio l'esercizio della nave, a prescindere dalla circostanza che egli sia o meno proprietario della stessa, nonché censurando la decisione della Corte territoriale nella parte in cui, esigendo un'attestazione ufficiale della qualifica di armatore, ha ritenuto irrilevante la dimostrazione, peraltro avvalorata documentalmente, che un soggetto diverso dal proprietario avesse in concreto ottenuto la disponibilità della nave.

Le conclusioni cui è pervenuta la Cassazione sono conformi alla disciplina di diritto positivo: la nozione di armatore è arguibile, implicitamente, dall'art. 265 c. nav., che identifica il soggetto onerato a rendere la dichiarazione di armatore in colui che «*assume l'esercizio di una nave*»⁽¹³⁾. Ne consegue che requisito necessario e sufficiente ai fini dell'acquisto della qualità di armatore è l'assunzione, cosciente e volontaria, dell'esercizio della nave, situazione di fatto consistente nella disponibilità del mezzo nautico⁽¹⁴⁾, anche in assenza di un titolo idoneo⁽¹⁵⁾, e nella sua utilizzazione economica, a prescindere dall'assolvimento degli oneri pubblicitari contemplati dal legislatore⁽¹⁶⁾.

Peraltro, la giurisprudenza di legittimità⁽¹⁷⁾ e di meri-

⁽¹³⁾ D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 513.

⁽¹⁴⁾ A. GRAZIANI, *Appunti*, cit., 28 ss.; E. SPASIANO, *Armatore* (voce), cit., 17.

⁽¹⁵⁾ S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, II, cit., 42 ss.; D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 530.

⁽¹⁶⁾ E. SPASIANO, *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, in *Riv. dir. nav.*, III/1950, 169, 171; M.M. COMENALE PINTO-G. ROMANELLI, *Impresa di navigazione* (voce), in *Enc. dir.*, Agg. VI, Milano, 2002, 494, 496 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 325 ss. In senso difforme, D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 513 ss., il quale associa l'esercizio alle attività correlate al fatto tecnico della navigazione.

⁽¹⁷⁾ Sul punto si veda Cass. 12 novembre 1960 n. 3031, in *Riv. dir.*

to⁽¹⁸⁾ – evidenziando l’operatività *iuris tantum* della presunzione di cui all’art. 272 c. nav. – a più riprese ha confermato che le formalità pubblicitarie non costituiscono una condizione necessaria per l’assunzione della qualità di armatore.

È, perciò, corretta la valutazione della Suprema Corte nella parte in cui rimprovera alla Corte territoriale di avere implicitamente riconosciuto alla dichiarazione di armatore natura costitutiva. La sentenza d’appello, infatti, subordinando l’assunzione della qualifica di armatore all’assolvimento delle formalità pubblicitarie, si discosta arbitrariamente dall’assetto normativo e dalla giurisprudenza consolidatasi in materia, rievocando, in una certa misura, il fantasma dell’orientamento giurisprudenziale di legittimità formatosi in relazione alla legislazione anteriore al vigente codice della navigazione. La Cassazione, infatti, riteneva che l’art. 53 c. mar. merc. – che associava all’omesso espletamento delle formalità pubblicitarie la presunzione che armatore fosse il proprietario della nave⁽¹⁹⁾ – stabilisse una *praesumptio iuris et de iure*, insuscettibile di essere rovesciata financo dalla prova della malafede del terzo⁽²⁰⁾.

Il legislatore del 1942, nel formulare l’art. 272 c. nav., nell’evidente intento di superare le criticità sorte sotto l’impero della precedente normativa⁽²¹⁾, ha avuto perciò cura di specificare che, in difetto di dichiarazione, armatore si

nav., II/1962, 74.; Cass. 9 novembre 1992 n. 12069; Cass. 12 settembre 1995 n. 9638.

⁽¹⁸⁾ Cfr. App. Firenze 5 agosto 1950, in *Riv. dir. nav.*, II/1950, 120; Trib. Napoli 25 novembre 1963, in *Riv. dir. nav.*, II/1964, 320.

⁽¹⁹⁾ S. FERRARINI, *L’impresa di navigazione*, II, cit., 60 ss.

⁽²⁰⁾ Cass. 5 maggio 1930, in *Foro it.* 1930, I, 689.

⁽²¹⁾ Si veda, peraltro, Cass. 2 gennaio 1950, in *Riv. dir. nav.*, II/1950, 163, in cui si è affermato che «in mancanza della pubblicità di legge l’armatore di diritto è il proprietario della nave». Ha opportunamente evidenziato l’equivocità di tale arresto E. SPASIANO, *Noleggjo, trasporto ed emissione della polizza da parte del comandante*, in *Riv. dir. nav.*, II/1950, 163 ss.

presume il proprietario «*fino a prova contraria*», trascurando, cionondimeno, di precisare il contenuto e la portata di tale locuzione (22). La disciplina degli effetti correlati all'omessa dichiarazione di armatore appare, infatti, alquanto lacunosa. Ed è proprio in relazione a tale criticità che l'ordinanza in commento offre ulteriori spunti di riflessione.

4. *Gli effetti negativi della dichiarazione di armatore* – La Suprema Corte si è pronunciata sugli effetti negativi della dichiarazione di armatore, premurandosi di definire il significato della locuzione «*fino a prova contraria*» di cui all'art. 272 c. nav. (23).

La principale conseguenza correlata all'omesso espletamento delle formalità pubblicitarie consiste, innanzitutto, nell'inopponibilità ai terzi dell'assunzione dell'esercizio da parte di un soggetto diverso dal proprietario della nave, temperata dall'ammissibilità della cosiddetta prova contraria, che sono legittimati a fornire, rispettivamente, i terzi, il proprietario e l'armatore effettivo.

Secondo il convincimento unanime, i terzi possono sempre dimostrare che l'esercizio sia stato assunto da un soggetto diverso dal proprietario della nave, ove intendano scongiurare il rischio correlato all'incapienza dell'armatore apparente (24).

(22) G. ROMANELLI, *Effetti della mancata dichiarazione di armatore*, in *Riv. dir. nav.*, I/1963, 236, 236 ss.

(23) Non è possibile in questa sede esaminare i contrasti dottrinali e giurisprudenziali registratisi in ordine agli effetti positivi della dichiarazione di armatore. Si vedano, in proposito, S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, II, cit., 64 ss.; A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, cit., 32; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, cit., 93; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, I, 1959; 217; D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 558; F. BERLINGIERI, *Armatore*, cit., 279; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1437 ss.; A. LEFEBVRE OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 331 ss.

(24) In dottrina si veda S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, II, cit., 78; A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, cit., 33; A.

Questione ben più spinosa è se il proprietario, intenzionato a svincolarsi dagli obblighi e responsabilità afferenti all'esercizio della nave ⁽²⁵⁾, possa limitarsi a esibire la prova di non essere l'effettivo armatore, rivelando l'identità di colui che in concreto abbia assunto l'esercizio ⁽²⁶⁾. Secondo un'opinione, infatti, la genericità della locuzione «*fino a prova contraria*» imporrebbe all'interprete di ricorrere all'applicazione analogica dell'art. 2193, comma 1, c.c., in virtù del quale il fatto non pubblicato non sarebbe opponibile ai terzi, fatta salva la dimostrazione che questi ne fossero a conoscenza ⁽²⁷⁾. Una differente soluzione ermeneutica, a ben vedere più aderente al dato normativo, ritiene, invece, che il proprietario, per vincere la presunzione gravante a suo carico, possa liberamente fornire la prova contraria, a

FIorentino, *Diritto della navigazione*, cit., 93; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, I, cit., 218; D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 558; F. BERLINGIERI, *Armatore*, cit., 279; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1438 ss. In giurisprudenza, cfr. Cass. 12 settembre 1995 n. 9638.

⁽²⁵⁾ In relazione a talune ipotesi il proprietario subisce comunque gli effetti pregiudizievoli dell'attività armatoriale. Sul punto si veda F. BERLINGIERI, *Armatore*, cit., 271.

⁽²⁶⁾ L'esigenza di tutelare i terzi induce a ritenere che il proprietario si liberi dalla presunzione *iuris tantum*, rivelando l'identità del soggetto cui ha concesso in godimento l'uso della nave. Così E. SPASIANO, *La pubblicità dell'esercizio della nave e dell'aeromobile*, cit., 276 ss.

⁽²⁷⁾ In dottrina, si veda S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, II, cit., 60 ss., nonché *Effetto negativo della pubblicità di armatore e attribuzione della qualità di vettore al proprietario della nave*, in *Foro it.*, I/1949, 1005 ss.; A. FIorentino, *Diritto della navigazione*, cit., 94 ss., che tuttavia limita l'ammissibilità della prova contraria al più ristretto ambito dei rapporti contrattuali. In termini parzialmente diversi P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., 219, che, peraltro, sostiene la natura costitutiva della dichiarazione di armatore. In giurisprudenza, Pret. Genova 1 marzo 1949, in *Riv. dir. nav.*, II/1950, 105, con nota di P. GUERRA, *Effetti della mancata dichiarazione di armatore e responsabilità dell'armatore per la firma da parte del comandante della polizza di carico* e A. TORRENTE, *In tema di pubblicità di armatore*.

prescindere dalla malafede dei terzi con cui sia entrato in contatto ⁽²⁸⁾.

In termini analoghi, è opportuno chiedersi se l'armatore occulto – che aspiri a far appurare in giudizio di essere l'effettivo titolare dell'impresa di navigazione, onde vedersi riconosciuta la legittimazione attiva a far valere nei confronti dei terzi i diritti afferenti all'esercizio della nave, come il compenso di soccorso ⁽²⁹⁾ – possa liberamente dimostrare di aver assunto l'esercizio del mezzo nautico, ovvero – come adombrato da certa dottrina – le sue pretese incontrino un ostacolo invalicabile nella buona fede dei terzi ⁽³⁰⁾.

⁽²⁸⁾ Se il legislatore avesse inteso circoscrivere la prova contraria alla conoscenza, da parte dei terzi, del fatto non iscritto, avrebbe adoperato una dizione equipollente a quella impiegata nella redazione dell'art. 2193 c.c., nonché degli artt. 284 e 289 c. nav., inerenti, rispettivamente, agli effetti negativi della pubblicità della società di armamento e dei poteri rappresentativi del raccomandatario. In dottrina, si veda A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, cit., 32 ss.; A. TORRENTE, *Aspetti particolari della pubblicità nel diritto della navigazione*, cit., 21 ss.; F.M. DOMINEDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 100 ss.; T. TESTA, *La pubblicità nel diritto della navigazione*, cit., 362 ss.; G. ROMANELLI, *Effetti della mancata dichiarazione di armatore*, cit., 241 ss.; D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit. 558; F. BERLINGIERI, *Armatore ed esercente di aeromobile*, cit., 279; A. LEFEBVRE OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 331. In giurisprudenza, cfr. App. Firenze 5 agosto 1950, in *Riv. dir. nav.*, II/1952, 120; Cass. 12 novembre 1960 n. 3031, in *Riv. dir. nav.*, 1962, II, 74.

⁽²⁹⁾ Sulla ripartizione del compenso di soccorso, si vedano G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. III, Milano, 1994, 421 ss.; A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento*, in *Dig. comm. XIII/1996*, 93; M.P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 690 ss.

⁽³⁰⁾ P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., 218, il quale inferisce tale regola dall'assunto che la presunzione di cui all'art. 272 c. nav. sarebbe posta a tutela dei terzi; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1439 ss., il quale ritiene, malgrado le differenze ontologiche tra impresa ex art. 2082 c.c. ed esercizio, che l'art. 2193 c.c. possa essere esteso anche a tale fattispecie.

Ebbene, l'ordinanza in commento sgombera il campo da ulteriori equivoci, avvalorando la soluzione ermeneutica che ammette l'armatore occulto a fornire liberamente la prova contraria alle risultanze dei pubblici registri, senza limitazioni di qualsivoglia sorta: la Suprema Corte perviene a tale conclusione laddove, a più riprese, afferma che l'omessa dichiarazione di armatore determinerebbe il sorgere di una presunzione *iuris tantum*, suscettibile di essere superata attraverso la semplice dimostrazione che il titolare dell'impresa di navigazione sia un soggetto diverso dal proprietario del mezzo nautico.

La Cassazione, a supporto delle proprie argomentazioni, richiama due precedenti giurisprudenziali inerenti a vicende in cui la prova contraria alla presunzione *ex art. 272 c. nav.* doveva essere fornita – non dall'effettivo armatore bensì – dal (com)proprietario non armatore (Cass. 9 novembre 1992 n. 12069) o da terzi (Cass. 12 settembre 1995 n. 9638). È, tuttavia, ragionevole ritenere che il giudice abbia implicitamente inteso confermare l'interpretazione più ecumenica, che ammette chiunque sia interessato a far prevalere la realtà sull'apparenza a fornirne *sic et simpliciter* la dimostrazione in giudizio, senza aggravare, su base soggettiva, la portata *dell'onus probandi* in capo al proprietario o all'armatore occulto.

La soluzione cui perviene il giudice di legittimità, collocandosi nel solco tracciato dalla pregressa giurisprudenza, è certamente corretta e condivisibile, poiché risulta maggiormente rispettosa della lettera della legge ⁽³¹⁾.

Inquadrata in tali termini la questione, appare, invero,

⁽³¹⁾ La giurisprudenza di merito ha già avuto occasione di evidenziare che la presunzione stabilita dall'art. 272 c. nav. «è passibile di prova contraria che può essere fornita dall'armatore effettivo non risultante dai registri, quando ne abbia interesse, dal proprietario che voglia liberarsi dalle responsabilità derivanti dalla presunzione [...] e da qualunque altro interessato». Cfr. Trib. Napoli 25 novembre 1963, in *Riv. dir. nav.*, II/1964, 320.

superfluo l'ulteriore passaggio argomentativo contenuto nella motivazione in cui il giudice di legittimità, discostandosi dall'esame delle questioni giuridiche sottopostegli, passa in rassegna i principali orientamenti dottrinali sulla qualificazione dogmatica della pubblicità armatoriale, che, sotto il profilo logico, costituisce un *posterius* rispetto all'individuazione degli effetti positivi e negativi della dichiarazione di armatore.

La pronuncia, nel complesso, è tuttavia apprezzabile, giacché definisce i contorni dell'onere della prova che l'armatore occulto deve assolvere per rovesciare gli effetti negativi della pubblicità dell'esercizio, corroborando quell'orientamento giurisprudenziale e dottrinale che riconosce la più ampia portata alla locuzione «fino a prova contraria» contenuta all'art. 272 c. nav., senza assoggettarla a limitazioni ultronee.

LEONARDO CARBONE

MASSIMARIO

AMMINISTRAZIONE

In materia di rapporto di lavoro subordinato tra ENAC e lavoratori dipendenti, la nozione di trasferimento d'ufficio di cui all'art. 2103, comma 8, c.c. (in precedenza art. 2103, comma 1, ultimo periodo, c.c.), alla quale deve intendersi che facciano rinvio le disposizioni dei contratti collettivi che non definiscono ulteriormente tale nozione – come l'art. 91 del CCNL del personale dell'area dirigenziale e specifiche tipologie professionali del Registro Aeronautico Italiano del 14.7.1997 (richiamato dall'art. 84 CCNL ENAC 2002-2005 personale dirigente e professionale di I qualifica e dall'art. 16 CCNL ENAC 2002-2005 per il personale professionista di II qualifica) e l'art. 49 del personale non dirigente del Registro Aeronautico Italiano del 14.7.1997 (richiamato ed integrato dall'art. 34 CCNL ENAC 2002-2005 per il personale non dirigente) – non comprende l'ipotesi in cui il datore di lavoro trasferisca la propria sede da un luogo a un altro e, quindi, non assuma scelte discrezionali direttamente concernenti il luogo in cui fare svolgere le loro prestazioni ai lavoratori dipendenti nell'ambito della dislocazione territoriale delle proprie unità operative.



Cass., sez. lav., 14 luglio 2023 n. 20340; pres. Tria, rel. Zuliani; Bastianini L., Bellagamba F., Bonadies G., Bonin P., Cardillo G., Coretto F., Di Febio R., Di Rauso L., Durastante C., Ferrari G., Galeano A., Lizzi A.M., Manodori Sagredo M., Marino T., Narciso E., Parolini F., Praitano M., Risalvato G., Teti G., Tipaldi C., Toriello E., Valle E. (avv. E. Perrella e F. Colombaroni) c. ENAC.



L'art. 11. b) della dir. 2009/16/CE, come modificata dalla dir. (UE) 2017/2110, deve essere interpretato nel senso che lo Stato di approdo può imporre un'ispezione supplementare alle navi che esercitano un'attività sistematica di ricerca e soccorso e che si trovano in uno dei suoi porti o in acque soggette alla sua giurisdizione, dopo che esse sono entrate in tali acque e dopo che sono state completate tutte le operazioni di trasbordo o di sbarco delle persone alle quali i rispettivi comandanti hanno deciso di prestare soccorso, qualora tale Stato abbia accertato, sulla base di elementi giuridici e fattuali circostanziati, che esistevano indizi seri tali da dimostrare un pericolo per la salute, la sicurezza, le condizioni di lavoro a bordo o l'ambiente, tenuto conto delle condizioni di gestione di tali navi.

L'art. 13 della dir. 2009/16/CE, come modificata dalla dir. (UE) 2017/2110, deve essere interpretato nel senso che, in occasione di ispezioni dettagliate organizzate ai sensi di tale articolo, lo Stato di approdo può tenere conto del fatto che navi classificate e certificate come navi da carico da parte dello Stato di bandiera sono, in pratica, utilizzate per un'attività sistematica di ricerca e soccorso di persone in pericolo o in difficoltà in mare, nell'ambito di un controllo diretto a valutare, sulla base di elementi giuridici e fattuali circostanziati: l'esistenza di un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, alla luce delle condizioni di gestione di tali navi. Per contro, lo Stato di approdo non può imporre che venga provato che tali navi dispongono di certificati diversi da quelli rilasciati dallo Stato di bandiera o che esse rispettino tutte le prescrizioni applicabili a una diversa classificazione.

L'art. 19 della dir. 2009/16/CE deve essere interpretato nel senso che, nell'ipotesi in cui sia accertato che navi utilizzate, in pratica, per un'attività sistematica di ricerca e soccorso di persone in pericolo o in difficoltà in mare, pur essendo state classificate e certificate come navi da carico da parte di uno Stato membro che riveste la qualità di Stato di bandiera, sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, lo Stato membro che riveste la qualità

di Stato di approdo non può subordinare il mancato fermo di tali navi o la revoca di siffatto fermo alla condizione che queste ultime dispongano di certificati idonei a tale attività e rispettino tutte le prescrizioni corrispondenti. Per contro, tale Stato può imporre azioni correttive determinate in materia di sicurezza, di prevenzione dell'inquinamento, nonché di condizioni di vita e di lavoro a bordo, purché tali azioni correttive siano giustificate dall'esistenza di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente e che comportano l'impossibilità di navigare in condizioni idonee a garantire la sicurezza in mare. Siffatte azioni correttive devono altresì essere adeguate, necessarie e proporzionate a tal fine. Inoltre, la loro adozione e la loro attuazione da parte dello Stato di approdo devono essere oggetto di una leale cooperazione con lo Stato di bandiera, nel rispetto dei poteri rispettivi di tali due stati.

C. giust. UE, 1° agosto 2022, cause C- 14/21 e C-15/21; pres. Lenaerts, rel. Passer; *Sea Watch EV c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Capitaneria di porto di Palermo, Capitaneria di porto di Porto Empedocle*; in *Dir. mar.* 2023, 92, con nota di C. TINCANI.

Il danno, sia esso patrimoniale o non patrimoniale, non può mai ritenersi in re ipsa e necessita invece di specifica allegazione e prova. Ne deriva che, in relazione alle richieste di risarcimento dei residenti in un comune interessato da un naufragio (nella fattispecie il Comune del Giglio ed il naufragio della Costa Concordia), occorrono (i) per il danno correlato agli immobili: l'indicazione del diritto vantato su di essi, i dati catastali e le caratteristiche dell'immobile, il tipo di pregiudizio (perdita di valore o mancato godimento), (ii) per il danno alle attività produttive, l'indicazione della natura di tali attività, delle modalità di esercizio dell'impresa, dell'incidenza del fatto illecito su dette attività, (iii) per il danno non



patrimoniale l'allegazione del reale fenomenico atteggiarsi della sofferenza conseguente alla lesione di un diritto costituzionalmente protetto.

Trib. Grosseto 7 settembre 2022; g.u. Bovicelli; *Arienti S. e altri* (avv. Lucchese) c. *Costa Crociere s.p.a.* (avv. E. Salvatico); in *Dir. mar.* 2023, 180, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

AUSILIARI DEL TRASPORTO



La solidarietà tra armatore e raccomandatario marittimo di cui agli art. 3 e 5 della l. n. 135/1977 sussiste a condizione che la nave per le cui obbligazioni portuali, inclusa quella di pagamento delle tariffe e dei diritti portuali, risponde anche il rappresentante non sia italiana e, quindi, anche nel caso in cui essa faccia capo a un armatore italiano ma sia iscritta in un registro navale straniero.

Cass., sez. III, 9 ottobre 2023 n. 28228; pres. Scarano, rel. Valle; *Adriatic Mediterranean Lines s.r.l.* (avv. F. De Gio-sa) c. *Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale.*

CONTROLLO DEL TRAFFICO



La disposizione di cui all'art. 64 reg. nav. mar., finalizzata alla salvaguardia della sicurezza della navigazione marittima, ed in particolare alla riduzione del rischio di collisioni tra imbarcazioni, navi e galleggianti, sanziona le manovre durante gli spostamenti e cioè quelle di ingresso e uscita da porti, baccini e darsene, sia durante le operazioni di ormeggio, sia quelle per compiere «ogni altro spostamento». Essa, dunque, pre-

suppone uno stato «dinamico» della nave, cioè un'attività di manovra, e non è quindi applicabile ad un peschereccio fermo a 600 metri dagli ormeggi (quindi fuori dalla zona portuale), occupato a lavare le reti.

Cass., sez. II, 26 aprile 2022 n. 13034; pres. Manna, rel. Orilia; *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti c. D.P. (avv. A. Orlando); in Dir. mar. 2023, 151, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.*

Nell'ambito della circolazione acquea è esclusa l'applicabilità del codice della strada. Infatti, l'art. 1, comma 2, c. nav., che è legislazione di carattere speciale, nel prevedere che, se il caso non è regolato dalla disposizione del diritto della navigazione, debbano applicarsi per analogia le altre disposizioni del diritto della navigazione e, ove non ve ne siano di applicabili, il diritto civile, da intendersi come il complesso delle norme e dei principi di diritto che costituiscono la normativa generale nella quale si inquadra la disciplina particolare del diritto della navigazione, esclude l'applicabilità in via analogica alla materia della navigazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione stradale, che costituiscono una normativa a sua volta di carattere speciale. Difatti, il tipo di veicolo a motore, il grado di velocità che esso può raggiungere, l'elemento terrestre o acqueo su cui esso si muove, la forza d'attrito della superficie su cui il veicolo si muove e, infine, le persone e l'ambiente circostanti, danno luogo a differenze specifiche tra la circolazione stradale e la circolazione acquea tali da rendere priva di fondamento razionale l'applicazione alla navigazione di regole e principi propri della circolazione stradale.



Cass., sez. II, 2 agosto 2023 n. 23586; pres. Manna, rel. Tedesco; *Pulese A. (avv. M. Damadei e J. Molina) c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di porto di Venezia.*

DEMANIO



Integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav. lo condotta di chi, in assenza di titolo concessorio, collochi sull'arenile ombrelloni e lettini di sua proprietà per noleggiarli a terzi.

Cass. pen., sez. III, 11 febbraio 2022 n. 11613; pres. Andreozzi, rel. Menguni, p.m. Manuli; C.A. c. *Imp.*; in *Dir. mar.* 2023, 151, con nota di M. PREVITI.



Qualora venga in discussione l'appartenenza di un determinato bene, nella sua attuale consistenza, al demanio naturale, il giudice ha il potere-dovere di controllare ed accertare con quali caratteri obiettivi esso si presenti al momento della decisione giudiziale, sicché, nel caso in cui un bene acquisisca la connotazione di lido del mare, inteso quale porzione di riva a contatto diretto con le acque del mare da cui resta normalmente coperta per le ordinarie mareggiate, ovvero di spiaggia (ivi compreso l'arenile), che comprende quei tratti di terra prossimi al mare, che siano sottoposti alle mareggiate straordinarie, esso assume i connotati naturali di bene appartenente al demanio marittimo necessario, indipendentemente da un atto costitutivo della p.a. o da opere pubbliche sullo stesso realizzate, mentre il preesistente diritto di proprietà privata subisce una corrispondente contrazione, fino, se necessario, alla totale eliminazione, sussistendo, ormai, quei caratteri che, secondo l'ordinamento giuridico vigente, precludono che il bene possa formare oggetto di proprietà privata.

Cass., sez. II, 13 luglio 2023 n. 20109; pres. Lombardo, rel. Grasso; *Marinella s.p.a. in liquidazione* (avv. M.G. Rido-la) c. *Agenzia delle entrate*.

Nel giudizio avente ad oggetto l'avviso di accertamento catastale, relativo ad immobili insistenti su suolo del demanio marittimo realizzati dal concessionario in funzione dell'attività svolta, lo Stato non è parte necessaria non avendo esso alcun diritto su tali beni, realizzandosi l'eventuale accessione ex art. 49 c. nav. ipso iure soltanto al termine del periodo di concessione, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione ovvero diversa previsione contenuta nella concessione.



Cass., sez. V, 26 luglio 2023 n. 22475; pres. Stalla, rel. Paolitto; *Agenzia delle entrate c. Marina di Lio Grando s.r.l.* (avv. G. Marini e M. Leonetti).

La natura demaniale dell'arenile permane anche qualora una parte di esso sia stata utilizzata per realizzare una strada pubblica, non implicando tale evento la sua sdemanializzazione, così come la sua attitudine a realizzare i pubblici usi del mare non può venir meno per il semplice fatto che un privato abbia iniziato ad esercitare su di esso un potere di fatto, realizzandovi abusivamente opere e manufatti.



Per i beni appartenenti al demanio marittimo la sdemanializzazione non può realizzarsi in forma tacita, ma necessita, ai sensi dell'art. 35 c. nav., dell'adozione di un decreto ministeriale, avente carattere costitutivo, il quale segue alla verifica, in concreto, della non utilizzabilità delle zone «per pubblici usi del mare».

Cass., sez. II, 27 luglio 2023 n. 22784; pres. Lombardo, rel. Oliva; *Provincia di Cosenza* (avv. G. Barba) c. *Sturino S.* (avv. M. Lata).

Cass., sez. II, 2 novembre 2023 n. 30445; pres. Lombardo, rel. Poletti, p.m. Mistri; *Petronca M.G.* (avv. G. Maggiano) c. *Ministero dell'economia e delle finanze.*



Il presupposto dell'imposta sulle concessioni dei beni del demanio, ai sensi dell'art. 2 della l. 16 maggio 1970 n. 28, non coincide con il fatto oggettivo del rilascio della concessione da parte dell'Autorità statale, ma piuttosto va collegato all'utilizzo da parte del concessionario di beni del demanio e del patrimonio indisponibile dello Stato, assumendo rilievo il fatto oggettivo della relazione materiale concretamente instaurata con la cosa, a prescindere dal titolo che consentendola, rende legittimo il godimento ovvero l'utilizzo.

Cass., sez. V, 2 agosto 2023 n. 23546; pres. Stalla, rel. Candia, p.m. Nardecchia; *Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP) s.r.l.* (avv. P. Bassano) c. *Regione Toscana*.

Cass., sez. V, 4 agosto 2023 n. 23852; pres. Stalla, rel. Candia; *Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP) s.r.l.* (avv. P. Bassano e C. Borghi) c. *Regione Toscana* (avv. L. Bora e A. Paoletti).

Cass., sez. un., 13 ottobre 2023 n. 28621; pres. Travaglino, rel. Ferro, p.m. Mucci; *Saras-Raffinerie Sarde s.p.a.* (avv. F. Picciarda e G. Marongiu) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli, Agenzia delle entrate-riscossione*.

Cass., sez. V, 13 ottobre 2023 n. 28622; pres. Sorrentino, rel. Stalla; *Compagnia Impresa Portuali (CILP) s.r.l.* (avv. P. Bassano) c. *Regione Toscana* (avv. L. Boria e A. Paoletti).

Cass., sez. V, 16 ottobre 2023 n. 28690; pres. Sorrentino, rel. Stalla; *Compagnia Impresa Portuali (CILP) s.r.l.* (avv. P. Bassano) c. *Regione Toscana* (avv. A. Paoletti).

Cass., sez. V, 25 ottobre 2023 n. 29556; pres. Sorrentino, rel. De Masi, p.m. Mistri; *Lucchini s.p.a.* (avv. P. Puri e A. Mula) c. *Regione Toscana* (A. Paoletti).



Il criterio delimitativo dell'estensione dei beni demaniali marittimi, da impiegare al fine di individuare la proprietà demaniale o privata di una darsena artificiale, è l'attitudine a servire agli usi del mare: conseguentemente, se c'è prossimità

e comunicazione diretta di una darsena artificiale con l'alveo del fiume (la foce del fiume fa parte del demanio marittimo ex art. 28 c. nav.), tale da consentire di ritenere la stessa darsena alla stregua di un'appendice o accessione dello specchio d'acqua, la darsena è demaniale, essendoci anche destinazione all'uso pubblico; se invece il canale è tale da integrare solo una fonte di alimentazione dello specchio d'acqua lontano, la darsena rimane di natura privata.

Cass., sez. II, 24 agosto 2023 n. 25223; pres. Lombardo, rel. Varrone, p.m. Dell'Erba; *BNP Paribas Lease Group Leasing Solutions s.p.a.* (avv. F.G. Scoca e F. Ciliberti) c. *Agenzia del demanio, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

Ai fini dell'appartenenza di un'area rivierasca ex art. 28 c. nav. al demanio marittimo, si ritengono essenziali i seguenti requisiti: a) che l'area sia normalmente coperta dalle mareggiate ordinarie; b) che almeno in passato sia stata sommersa e che tuttora sia utilizzabile per uso marittimo; c) che, comunque, il bene sia necessariamente adibito ad usi attinenti alla navigazione, anche solo potenzialmente.



Cass., sez. II, 24 ottobre 2023 n. 29492; pres. Lombardo, rel. Papa, p.m. Troncone; *Cantiere navale Partenope s.r.l.* (avv. S. Di Salvo e C. Labruna) c. *Porto fiorito s.p.a.* (avv. M.S. Salvi e N. Salvi) e *Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centrale.*

Il procedimento amministrativo sotteso alla dichiarazione di decadenza della concessione demaniale marittima presuppone un'indagine volta a verificare l'avvenuta violazione degli obblighi posti in capo al concessionario ed è caratterizzato da



due momenti distinti: il primo, a monte (discrezionalità tecnica), concerne le valutazioni giuridiche sulla fonte dell'obbligazione (atto di concessione) da cui consegue la condotta che il concessionario dovrebbe tenere; il secondo, a valle (discrezionalità amministrativa), riguarda il confronto tra la condotta in concreto serbata dal concessionario e quella a cui quest'ultimo si era obbligato. Il che è indicativo di un potere discrezionale puro, o in senso ampio, implicante valutazioni di opportunità presupponenti un contemperamento di interessi (pubblici e privati coinvolti) non sindacabile in sede giurisdizionale se non per eccesso di potere dipendente da manifesta contraddittorietà, illogicità, irragionevolezza o sproporzionalità della decisione. Non ogni inadempimento, dunque, giustifica l'automatica decadenza dalla concessione, potendo in tal senso l'Amministrazione determinarsi soltanto a fronte di un inadempimento di non scarsa importanza, al pari di quanto previsto dall'art. 1453 c.c. per i contratti a prestazione corrispettive, i cui elementi probatori devono essere inequivoci, precisi e concordanti. E poiché lo scioglimento di un rapporto a prestazioni corrispettive per inadempimento imputabile ad una delle parti coinvolte ha carattere eccezionale in quanto giustifica la rilevanza di un interesse (quello a non adempiere alla propria obbligazione) in genere irrilevante in quanto di mero fatto, l'inadempimento del concessionario ai propri obblighi può, dunque, ritenersi idonea a giustificare l'emanazione del provvedimento di decadenza quando delude in modo significativo l'interesse generale che la concessione in utilizzo del bene demaniale intendeva soddisfare, al punto da rendere preminente l'interesse negativo alla risoluzione rispetto all'interesse positivo alla prosecuzione del rapporto, divenendo prioritario per la salvaguardia degli interessi pubblici coinvolti la riacquisizione del possesso del bene da parte dell'Autorità concedente.

Cons. St., sez. VII, 2 maggio 2023 n. 4413; pres. Contessa, rel. Francola; *Omissis* (avv. D. Turco) c. *Comune di Confoduri* (avv. A. Smiriglia Fava), *Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili* (avv. Stato); supra, con nota di N.G. CARNIMEO e G. DELLE FOGLIE.

È illegittima una maggiorazione del canone di concessione che prescindendo dal valore oggettivamente considerato dell'area assentita e si fondi, invece, sul fatto che questa è utilizzata dal concessionario in modo sinergico rispetto ad altra area di sua proprietà.



TAR Toscana 18 luglio 2022; pres. Testori, est. Cacciari; *Sintermar s.p.a.* (avv. G. Morbidelli, R. Righi, E. Stajano e E.O. Querci) c. *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno settentrionale* (avv. C. Lenzecci) e *Livorno Terminal Marittimo – Autostrade del mare s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2023, 184, con nota di M. MUSI.

DIRITTO PROCESSUALE

Deve considerarsi validamente pattuita ai sensi dell'art. 25 del reg. (UE) 1215/2012 la clausola di proroga della giurisdizione contenuta nelle condizioni generali di contratto dell'acquirente, richiamate negli ordini di acquisto accettati senza contestazioni dal venditore.



Cass., sez. un., 29 aprile 2022 n. 13594; pres. Curzio, rel. Ofrida; *Farmer's Snack GMBH* (avv. L.A. Pagnotta) c. *Santo Santaniello s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2023, 168, con nota di M. BURZACCHI.

In tema di accertamento del lavoro prestato da un autotrasportatore e quindi dello straordinario eventualmente svolto, i dischi cronotachigrafi, in originale o in copia fotostatica, ove da controparte ne sia sconosciuta la conformità ai fatti in essi



registrati e rappresentati, non possano da soli fornire piena prova, stante la preclusione sancita dall'art. 2712 c.c., né dell'effettuazione del lavoro e dell'eventuale straordinario, né della loro effettiva entità, occorrendo a tal fine che la presunzione semplice costituita dalla contestata registrazione o rappresentazione anzidette sia supportata da ulteriori elementi, pur se anch'essi di carattere indiziario o presuntivo, offerti dall'interessato o acquisiti dal giudice nell'esercizio dei propri poteri istruttori.

Cass., sez. lav., 7 luglio 2023 n. 19334; pres. Esposito, rel. Amendola; *Bouabid K.* (avv. A. Abbate e B. Nordio) c. *LMT International s.r.l.* (avv. S. Sacchetto e L. Pusateri).



Non costituisce accettazione tacita della giurisdizione, con rinuncia ad avvalersi di una clausola di proroga della giurisdizione, il comportamento del convenuto che nel costituirsi in giudizio contesti la competenza del giudice adito, svolgendo in subordine anche difese di merito.

Nell'impugnazione, con regolamento di competenza, del provvedimento di sospensione della causa per litispendenza internazionale l'indagine della Corte di cassazione è limitata alla sussistenza dei presupposti per la legittimità del provvedimento di sospensione e non si estende all'accertamento della sussistenza o meno della giurisdizione del giudice adito.

Per effetto dell'art. 67.1 dell'accordo relativo al recesso del Regno Unito dall'Unione Europea, il reg. (UE) 1215/2012 resta in vigore nei rapporti con il Regno Unito in relazione a tutti i procedimenti avviati fino alla fine del periodo transitorio che termina il 31 dicembre 2020.

Cass., sez. VI, 9 giugno 2021 n. 16193; pres. Scoditti, rel. Guizzi; *Pelagic Fisheries Corporation* (avv. C. Cigolini e V. Scorsone) c. *Picc Property and Casualty LTD e India International Insurance PTE.LTD* (avv. C. Bregante e R. Sperati); in *Dir. mar.* 2023, 142, con nota di F. SARTORI.

IMPRESE DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTO

Ai sensi dell'art. 265 c. nav., è armatore (e quindi anche datore di lavoro dell'equipaggio) chi assume in proprio l'esercizio della nave, sia o meno anche il proprietario della stessa, mentre, ai sensi del successivo art. 272 c. nav. (che pone una presunzione iuris tantum), il proprietario si presume – fino a prova contraria – armatore ove manchi la dichiarazione (di armatore) prevista dal predetto art. 265.



Cass., sez. III, 11 febbraio 2022 n. 4436; pres. Spirito, rel. Gorgoni; *Società Cooperativa Bellavista* (avv. M. Cannas) c. *Cozzolino S.* (avv. M. Chirco e A. Manzi); *supra*, con nota di L. CARBONI.

INCHIESTE SUI SINISTRI

Il danno, sia esso patrimoniale o non patrimoniale, non può mai ritenersi in re ipsa e necessita invece di specifica allegazione e prova. Ne deriva che, in relazione alle richieste di risarcimento dei residenti in un comune interessato da un naufragio (nella fattispecie il Comune del Giglio ed il naufragio della Costa Concordia), occorrono (i) per il danno correlato agli immobili: l'indicazione del diritto vantato su di essi, i dati catastali e le caratteristiche dell'immobile, il tipo di pregiudizio (perdita di valore o mancato godimento), (ii) per il danno alle attività produttive, l'indicazione della natura di tali attività, delle modalità di esercizio dell'impresa, dell'incidenza del fatto illecito su dette attività, (iii) per il danno non patrimoniale, l'allegazione del reale fenomenico atteggiarsi della sofferenza conseguente alla lesione di un diritto costituzionalmente protetto.



Trib. Grosseto 7 settembre 2022; g.u. Bovicelli; *Arienti S. e altri* (avv. Lucchese) c. *Costa Crociere s.p.a.* (avv. E. Salvatico); in *Dir. mar.* 2023, 180, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

LAVORO NELLE IMPRESE



In materia di nullità del termine apposto al terzo contratto di assunzione delle aziende di trasporto aereo che abbiano luogo per lo svolgimento dei servizi operativi di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci si deve seguire il seguente principio di diritto: l'impugnazione del licenziamento ai sensi dell'art. 6 della l. 15 luglio 1966, n. 604, formulata mediante dichiarazione spedita al datore di lavoro con missiva raccomandata a mezzo del servizio postale, deve intendersi tempestivamente effettuata allorché la spedizione avvenga entro sessanta giorni dalla comunicazione del licenziamento o dei relativi motivi, anche se la dichiarazione medesima sia ricevuta dal datore di lavoro oltre detto termine, atteso che l'effetto di impedimento della decadenza si collega, di regola, al compimento, da parte del soggetto onerato, dell'attività necessaria ad avviare il procedimento di comunicazione demandato ad un servizio – idoneo a garantire un adeguato affidamento – sottratto alla sua ingerenza, non rilevando, in contrario, che, alla stregua del predetto art. 6, al lavoratore sia rimessa la scelta fra più forme di comunicazione, la quale, valendo a bilanciare la previsione di un termine breve di decadenza in relazione al diritto del prestatore a conservare il posto di lavoro e a mantenere un'esistenza libera e dignitosa (art. 4 e 36 cost.), concorre a mantenere un equo e ragionevole bilanciamento degli interessi coinvolti.

Cass., sez. lav., 18 luglio 2023 n. 21004; pres. Tria, rel. Ponterio; *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. F. Sciaudone, A. Zambelli e G.A. Osnago Gadda) c. *Borghetti A.* (avv. A. Bordone, F. Perone e P. Perucco).

In materia di tardività dell'impugnativa stragiudiziale del contratto a termine tra vettore aereo e lavoratore dipendente, l'art. 3 del d.lg. n. 368/2001, che sancisce il divieto di stipulare contratti di lavoro subordinato a termine per le imprese che non abbiano effettuato la valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, costituisce norma imperativa, la cui ratio è diretta alla più intensa protezione dei lavoratori rispetto ai quali la flessibilità d'impiego riduce la familiarità con l'ambiente e gli strumenti di lavoro; ne consegue che, ove il datore di lavoro non provi di aver provveduto alla valutazione dei rischi prima della stipulazione, la clausola di apposizione del termine è nulla e il contratto di lavoro si considera a tempo indeterminato ai sensi degli art. 1339 e 1419, secondo comma, c.c.



Cass., sez. lav., 31 luglio 2023 n. 23162; pres. Raimondi, rel. Michelini; *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. E. Morrico e G. Rigano) c. *Miele M.* (avv. G. E. Moscarini).

Ai fini della verifica del rispetto della cosiddetta «clausola di contingentamento» inserita in un contratto a tempo determinato tra un vettore aereo e un lavoratore dipendente, l'interpretazione dell'art. 2, d.lg. 368/2001, conforme all'art. 12 disp. prel., porta a concludere che il confronto tra l'organico aziendale, costituito dagli assunti con contratto a tempo indeterminato, e il numero dei contratti a termine non può essere limitato alle sole mansioni del singolo lavoratore assunto a tempo determinato, dovendo per contro essere esteso all'intero complesso dei servizi operativi di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci. Appare quindi chiara la succitata previsione normativa laddove eccezionalmente consente le assunzioni de quibus ex art. 2, pur in assenza di una specifica causale, all'impresa esercente le attività ivi contemplate, pur-



ché nel limite nel 15% massimo relativo all'intero organico aziendale. Inoltre, ai fini dell'interpretazione dell'art. 2 d.lg. n. 368/2001 i dati da comparare devono essere omogenei, con la conseguenza che occorre avere riguardo all'organico a tempo indeterminato in forza al 1° gennaio dell'anno cui si riferisce l'assunzione a termine, riferito sempre ai servizi indicati dalla norma e non può neanche ritenersi che la percentuale del 15 % debba calcolarsi avendo riguardo ai lavoratori a termine già in forza in azienda alla data suddetta, non rinvenendosi alcuna prescrizione di tal tipo dalla lettura della norma, che parla di assunzioni a termine.

Cass., sez. lav., 2 agosto 2023 n. 23524; pres. Patti, rel. Rivero; Camerino A. (avv. C. De Marchis) c. *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. R. De Luca Tamajo e F. Bartolotta).



Il recesso unilaterale anticipato dell'armatore dal contratto di arruolamento del comandante non può essere giustificato dalla pretesa condotta imprudente ed imperita di quest'ultimo, in mancanza di una precedente o contestuale contestazione disciplinare.

Costituisce principio di ordine pubblico internazionale, applicabile indipendentemente dalla legge regolatrice del rapporto di lavoro, quello secondo il quale il recesso anticipato (licenziamento in tronco) possa essere consentito soltanto in presenza di un comportamento così grave da non consentire la prosecuzione, neppure provvisoria, del rapporto.

Trib. Genova 3 agosto 2022; g.u. Scorro; *Rosenthal M.* (avv. M. Piccinini) c. *Hehn B.* (avv. M. Mordiglia, L. Mordiglia e P. Mordiglia); in *Dir. mar.* 2023, 178, con nota di M. BURZACCHI.

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE

I servizi di natura commerciale svolti in un'area di pertinenza aeroportuale ad uso esclusivo di privati, sulla base di un rapporto tra concessionario e terzo cui l'amministrazione concedente resti estranea, non soggiacciono alle regole del procedimento ad evidenza pubblica, risolvendosi in contratti di diritto privato, devoluti alla giurisdizione ordinaria.



Cass., sez. un., 30 giugno 2023 n. 18610; pres. Travaglino, rel. Nazzicone, p.m. De Matteis; *Società Lagarde-re Travel Retail Italia s.r.l.* (avv. S. Fienga e M. Trevisan) c. *S.A.C. – Società Aeroporto Catania s.p.a.* (avv. A. Cariola e F.M. Merlino) e *Promozione e Sviluppo Sicilia s.r.l.*

LOCAZIONE

In base al combinato disposto dell'art. 2, comma 1, lett. a) e comma 2 del d.lg. n. 171/2005, la stipula di un regolare contratto di locazione di un'imbarcazione da diporto permette di acquisire la qualifica di armatore, unitamente al proprietario che ne perde temporaneamente la disponibilità, qualora si accerti l'impegno a svolgere attività commerciale tramite l'imbarcazione in uso, assumendone la responsabilità e i rischi ex art. 42, comma 2, del d.lg. n. 171/2005. Ciò a prescindere dall'eventuale concorso di altre prestazioni accessorie di carattere alberghiero con finalità turistiche. Tanto basta ai fini dell'applicazione dell'art. 2, comma 2, del d.lg. n. 171/2005, relativo agli oneri di annotazione nei registri di iscrizione, la cui violazione comporta l'irrogazione della sanzione prevista dall'art. 55 del medesimo d.lg. n. 171/2005.



Cass., sez. II, 11 agosto 2023 n. 24545; pres. Mocci, rel. Amato; *Holidays s.r.l.* (avv. N. Mostardini) c. *Ministero delle infrastrutture e trasporti – Capitaneria di porto di Trapani.*



In tema di leasing traslativo di una nave, l'inadempimento dell'utilizzatore obbliga quest'ultimo al risarcimento del danno e alla corresponsione di un equo compenso alla controparte, in considerazione dell'utilizzazione del bene oggetto del contratto. L'ammontare di tale equo compenso può legittimamente superare il solo corrispettivo del temporaneo godimento del bene; mentre, recuperato da parte del concedente il capitale monetario impegnato nell'operazione in vista del corrispondente guadagno, il risarcimento del danno non si presta a essere commisurato all'intera differenza necessaria per raggiungere il guadagno atteso, poiché con l'anticipato recupero del bene e del suo valore il concedente è di norma in grado di procurarsi, attraverso il reimpiego di quel valore, un proporzionale utile.

Cass., sez. I, 4 ottobre 2023 n. 28037; pres. Ferro, rel. Terrusi; *Intesa Sanpaolo Porvis s.p.a.* (avv. B. Piscitelli e M. De Menezes Luis) c. *Fallimento Gardenia s.r.l.*

PILOTAGGIO



La decisione relativa all'autorizzazione al pilotaggio a mezzo VHF rientra nell'ambito della discrezionalità tecnica, sindacabile dal giudice amministrativo solo in ipotesi di manifesta illogicità o irrazionalità o travisamento degli atti.

È legittima la decisione di limitare l'autorizzazione al pilotaggio a mezzo VHF alle sole navi in uscita dal porto, in quanto solo in quel caso il comandante può avere una conoscenza effettiva ed attuale delle dinamiche portuali, tale da garantire il necessario livello di sicurezza.

Cons. reg. sic. 1° dicembre 2022; *Caronte & Tourist Isole Minori s.p.a.* (avv. C. Briguglio e F. Puzzello) c. *Capitaneria di porto di Milazzo e Autorità marittima dello Stretto di*

Messina e nei confronti di *Corporazione piloti del porto di Milazzo* (avv. S.M. Carbone, F. Munari e A. Blasi); in *Dir. mar.* 2023, 183, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE

Integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav. lo condotta di chi in assenza di titolo concessorio collochi sull'arenile ombrelloni e lettini di sua proprietà per noleggiarli a terzi.



Cass. pen., sez. III, 11 Febbraio 2022 n. 11613; pres. Andreozzi, rel. Menguni, p.m. Manuli; C.A. c. *Imp.*; in *Dir. mar.* 2023, 151, con nota di M. PREVITI.

SERVIZI DI TRASPORTO

Ferma la piena libertà tariffaria del vettore aereo sancita dall'art. 22 del reg. (CE) n. 1008/2008, l'art. 23 del medesimo regolamento non qualifica alcun bagaglio come indispensabile nelle sue misure, né fa riferimento a un servizio inevitabile, ma solo alla necessità di indicare nella tariffa aerea supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto, non costituisce pratica commerciale scorretta l'iniziativa del vettore aereo consistente nel modificare la propria policy bagagli, scorporando dalla tariffa base il trasporto del bagaglio a mano di dimensioni corrispondenti al consueto trolley bag, prevedendo per tale servizio un costo aggiuntivo.



Cons. St., sez. VI, 22 luglio 2022 n. 6426; pres. Tarantino, rel. Lamberti; *Autorità garante della concorrenza e del mercato c. Ryanair Designated Activity Company – Dac* (avv. C. Tesauro, M. Castioni, A. R. Cassano e G. Mazzei); supra, con nota di F. MANCINI.



Il reg. (CE) 1072/2009 deve essere interpretato nel senso che un trasportatore che ha effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'art. 1, par. 5, lett. d), di tale regolamento, in partenza da uno Stato membro e a destinazione in un altro Stato membro, è autorizzato, a norma dell'art. 8, par. 6, di detto regolamento, ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro, purché, tuttavia, siano rispettate le condizioni stabilite nell'art. 8, par. da 2 a 4, del medesimo regolamento.

C. giust. UE 8 luglio 2021, causa C-937/19; pres. Wahl, rel. Biltgen; K.A. (avv. M.S. Domaradzki) c. *Staatsanwaltschaft Koln e Bundesamt Fur Guterverkehr* (avv. M.A. Marquardt); in *Dir. mar.* 2023, 84, con nota di G. FRANCHI.



In materia di sanzioni irrogate, ex art 5-bis della l. 15 gennaio 1992 n. 21, per lo svolgimento di un servizio di noleggio con conducente, il legislatore, con la disposizione di interpretazione autentica di cui al comma 3 dell'art. 9 del d.l. n. 244 del 2016, ha sospeso l'efficacia delle fattispecie introdotte con l'art. 29, comma 1-quater, d.l. n. 207/2008, inserito dalla legge di conversione n. 14/2009, posticipandola al 31 dicembre 2016 (divenuto successivamente 31 dicembre 2017). Le fattispecie introdotte con il predetto art. 29, comma 1-quater, non abrogano le previgenti ipotesi di cui agli art. 3 e 11 l. quadro n. 21 del 1992, che vengono pertanto solo integrate dalla successiva previsione e comunque sono da ritenere vigenti al momento della commissione della violazione contestata.

Cass., sez. II, 25 ottobre 2023 n. 29598; pres. Manna, rel. Guida; *Grassinibus Coop* (avv. S. Ruggiero) c. *Roma Capitale* (avv. L. D'Ottavi).

Cass., sez. II, 26 ottobre 2023 n. 29727; pres. Manna, rel. Guida; *King Limousine Coop* (avv. S. Ruggiero) c. *Roma Capitale* (avv. A. Rizzo).

Cass., sez. II, 26 ottobre 2023 n. 29744; pres. Manna, rel. Guida; *Palmucci A.* (avv. S. Ruggiero) c. *Roma Capitale* (avv. G. Pasquali).

In materia di potestà normativa comunale, che deve svolgersi in consonanza con quella regionale, sono viziate le disposizioni comunali che, nel regolare la materia degli autoservizi pubblici non di linea (attuati dagli operatori NCC), prevedono una disciplina differenziata, in relazione alla circolazione nella ZTL istituita nel centro storico di una determinata città, a seconda che si tratti di operatori autorizzati dal medesimo Comune o di operatori autorizzati da altri Comuni.



Cass., sez. II, 25 ottobre 2023 n. 29607; pres. Manna, rel. Guida; *Comune di Venezia* (avv. N. Paoletti, N. Ongaro e A. Iannotta) c. *Blue s.r.l., Pavan M.* (avv. M. Damadei, J. Molina e P. Bettiol).

Cass., sez. II, 26 ottobre 2023 n. 29725; pres. Manna, rel. Guida; *E & MM s.r.l., Collavini E., Nardo E. e Venuda D.* (M. Damadei e J. Molina) c. *Comune di Venezia* (S. Gattamelata, A. Iannotta e N. Ongaro).

Cass., sez. II, 2 novembre 2023 n. 30372; pres. Manna, rel. Cavallino; *Comune di Venezia* (avv. A. Iannotta, N. Ongaro e S. Gattamelata) c. *E & MM s.r.l., Collavini E., Nardo E. e Venuda D.* (M. Damadei e J. Molina).

Cass., sez. II, 2 novembre 2023 n. 30392; pres. Manna, rel. Cavallino; *Raffaello s.a.s. Di Scarpa Daniele & C.* (avv. D. Scarpa e M. Volpato) c. *Comune di Venezia* (A. Iannotta, N. Ongaro e S. Gattamelata).



Il reg. (CEE) n. 3577/1992 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), e in particolare l'art. 1, par. 1, e l'art. 4, par. 1, di tale regolamento, devono essere interpretati nel senso che: essi ostano ad una normativa nazionale che abbia lo scopo di equiparare dei servizi di trasporto marittimo a dei servizi di trasporto ferroviario, qualora tale equiparazione abbia l'effetto di sottrarre il servizio in questione all'applicazione della normativa in materia di appalti pubblici ad esso applicabile.

C. giust. UE 13 ottobre 2022, causa C-437/21; pres. Jarrukaitis, rel. Csehi; *Liberty Lines s.p.a. c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., Blu Ferris s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2023, 110, con nota di E. VERMIGLIO.

SOCCORSO E RECUPERO



La dir. 2009/16/CE, come modificata dalla dir. (UE) 2017/2110, deve essere interpretata nel senso che: essa è applicabile a navi che, pur essendo classificate come navi da carico da parte dello Stato di bandiera, sono in pratica utilizzate per un'attività non commerciale di ricerca e soccorso di persone in pericolo o in difficoltà in mare ed essa osta a che una normativa nazionale che assicura la trasposizione di tale direttiva nel diritto interno limiti la sua applicabilità alle sole navi utilizzate a fini commerciali.

L'art. 11. b) della dir. 2009/16/CE, come modificata dalla dir. (UE) 2017/2110, deve essere interpretato nel senso che lo Stato di approdo può imporre un'ispezione supplementare alle navi che esercitano un'attività sistematica di ricerca e soccorso e che si trovano in uno dei suoi porti o in acque soggette alla sua giurisdizione, dopo che esse sono entrate in tali acque e dopo che sono state completate tutte le operazioni di trasbordo o di

sbarco delle persone alle quali i rispettivi comandanti hanno deciso di prestare soccorso, qualora tale Stato abbia accertato, sulla base di elementi giuridici e fattuali circostanziati, che esistevano indizi seri tali da dimostrare un pericolo per la salute, la sicurezza, le condizioni di lavoro a bordo o l'ambiente, tenuto conto delle condizioni di gestione di tali navi.

L'art. 13 della dir. 2009/16/CE, come modificata dalla dir. (UE) 2017/2110, deve essere interpretato nel senso che, in occasione di ispezioni dettagliate organizzate ai sensi di tale articolo, lo Stato di approdo può tenere conto del fatto che navi classificate e certificate come navi da carico da parte dello Stato di bandiera sono, in pratica, utilizzate per un'attività sistematica di ricerca e soccorso di persone in pericolo o in difficoltà in mare, nell'ambito di un controllo diretto a valutare, sulla base di elementi giuridici e fattuali circostanziati: l'esistenza di un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, alla luce delle condizioni di gestione di tali navi. Per contro, lo Stato di approdo non può imporre che venga provato che tali navi dispongono di certificati diversi da quelli rilasciati dallo Stato di bandiera o che esse rispettino tutte le prescrizioni applicabili a una diversa classificazione.

L'art. 19 della dir. 2009/16/CE deve essere interpretato nel senso che, nell'ipotesi in cui sia accertato che navi utilizzate, in pratica, per un'attività sistematica di ricerca e soccorso di persone in pericolo o in difficoltà in mare, pur essendo state classificate e certificate come navi da carico da parte di uno Stato membro che riveste la qualità di Stato di bandiera, sono state gestite in modo da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, lo Stato membro che riveste la qualità di Stato di approdo non può subordinare il mancato fermo di tali navi o la revoca di siffatto fermo alla condizione che queste ultime dispongano di certificati idonei a tale attività e rispettino tutte le prescrizioni corrispondenti. Per contro, tale Stato può imporre azioni correttive determinate in materia di sicurezza, di prevenzione dell'inquinamento, nonché di condizioni di vita e di lavoro a bordo, purché tali azioni correttive siano giustificate dall'esistenza di carenze che rappresentano

un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente e che comportano l'impossibilità di navigare in condizioni idonee a garantire la sicurezza in mare. Siffatte azioni correttive devono altresì essere adeguate, necessarie e proporzionate a tal fine. Inoltre, la loro adozione e la loro attuazione da parte dello Stato di approdo devono essere oggetto di una leale cooperazione con lo Stato di bandiera, nel rispetto dei poteri rispettivi di tali due Stati.

C. giust. UE 1 agosto 2022, cause C- 14/21 e C-15/21; pres. Lenaerts, rel. Passer; *Sea Watch EV c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Capitaneria di porto di Palermo, Capitaneria di porto di Porto Empedocle;* in *Dir. mar.* 2023, 92, con nota di C. TINCANI.

TRASPORTO DI COSE



Il reg. (CE) 1072/2009 deve essere interpretato nel senso che un trasportatore che ha effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'art. 1, par. 5, lett. d), di tale regolamento, in partenza da uno Stato membro e a destinazione in un altro Stato membro, è autorizzato, a norma dell'art. 8, par. 6, di detto regolamento, ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro, purché, tuttavia, siano rispettate le condizioni stabilite nell'art. 8, par. da 2 a 4, del medesimo regolamento.

C. giust. UE 8 luglio 2021, C-937/19; pres. Wahl, rel. Biltgen; *K.A. (avv. M.S. Domaradzki) c. Staatsanwaltschaft Koln e Bundesamt Fur Guterverkehr (avv. M.A. Marquardt);* in *Dir. mar.* 2023, 84, con nota di G. FRANCHI.

Il contratto di appalto di servizi di trasporto ricorre quando emerge la volontà delle parti di dar vita a un rapporto contrattuale unico e omnicomprensivo, avente ad oggetto non una prestazione singola di trasporto, ma una serie di prestazioni continuative di trasporto in relazione alle esigenze del committente, verso un corrispettivo che, diversamente da quanto è nel contratto di trasporto, non si correla al singolo viaggio, ma viene pattuito in modo unitario per le diverse prestazioni.



Cass., sez. lav., 6 luglio 2023 n. 19106; pres. Esposito, rel. Gnani; *United Parcel Service Italia s.r.l.* (avv. F.M. Scaravilli) c. *I.N.P.S. – Istituto Nazionale della Previdenza Sociale* (avv. C. D'Alosio, A. Sgroi, L. Maritato, E. De Rose, G. Matarino e E.A.V. Sciplino).

Nei contratti di autotrasporto di cose per conto terzi assoggettati al sistema delle c.d. tariffe «a forcella», di cui alla l. n. 298 del 1974, la prescrizione quinquennale ex art. 2 del d.l. n. 82 del 1993, come modificata dalla l. n. 162 del 1993, trova applicazione soltanto con riferimento ai diritti spettanti all'autotrasportatore.



Cass., sez. III, 21 settembre 2023 n. 27040; pres. Scarano, rel. Ambrosi, p. m. Trancone; *Mancone F.* (avv. A. Palma) c. *De Giorgio Trasporti s.r.l.* (avv. A. Zingaropoli) nonché c. *Augusta Assicurazioni s.p.a., Generali Assicurazioni s.p.a. e R.A.S. Riunione Adriatica di Sicurtà s.p.a.*

In materia di contratto di trasporto di cose, quando il destinatario è persona diversa dal mittente, si configura come contratto tra mittente e vettore a favore del terzo destinatario, in cui i diritti e gli obblighi del destinatario verso il vettore nascono con la consegna delle cose a destinazione o con la



richiesta di consegna, che integra la «dichiarazione di volerne profittare», ai sensi dell'art. 1411 c.c., e segna il momento ex art. 1689 c.c. in cui il destinatario fa propri gli effetti del contratto, da tale momento potendosi il vettore rivolgere solo a lui per il soddisfacimento del credito di rimborso e corrispettivo. Sino a quel momento, il contratto è efficace nei confronti del mittente/stipulante e a questo fanno capo i diritti nei confronti del vettore/promittente.

Cass., sez. III, 21 settembre 2023 n. 27040; pres. Scarano, rel. Ambrosi, p. m. Trancone; *Mancone F.* (avv. A. Palma) c. *De Georgio Trasporti s.r.l.* (avv. A. Zingaropoli) nonché c. *Augusta Assicurazioni s.p.a., Generali Assicurazioni s.p.a. e R.A.S. Riunione Adriatica di Sicurtà s.p.a.*

Cass., sez. III, 22 settembre 2023 n. 27116; pres. Scarano, rel. Moscarini; *Metalprint s.p.a.* (avv. M. Molinari Tosatti) c. *XI Insurance Company SE* (avv. P. Mascarino e M. Romano Chiaverini).



Nel settore del trasporto marittimo è da tempo consolidato l'uso dell'inserimento di una clausola di proroga della giurisdizione nelle condizioni generali di contratto delle polizze di carico. Si tratta, quindi, di un uso che il caricatore conosceva o avrebbe dovuto conoscere e, in mancanza di contestazione, tale clausola è pertanto, opponibile al terzo ricevitore, portatore della polizza di carico.

App. Bologna 4 maggio 2022; pres. Gaudio, rel. Scalise; *Mediterran Ean Shipping Company s.a.* (avv. R.L. Fabbrì, A. Fascicolo e M. Riccomagno) c. *Axa Corporate Solutions Assurance s.a.* (avv. P. Creta e N. Ridolfi); in *Dir. mar.* 2023, 172, con nota di M. BURZACCHI.

Il termine di prescrizione è applicabile a tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto, fra i quali vanno annoverati anche quelli derivanti da obblighi accessori come la restituzione di pallets utilizzati, affidati dal mittente al vettore ed utilizzati per il trasporto.



Trib. Treviso 18 maggio 2022; g.u. Deli; X. c. *Autotrasporti Y*; in *Dir. mar.* 2023, 176, con nota di M. BURZACCHI.

Un'azienda incaricata della fumigazione di un carico è inadempiente ai propri obblighi contrattuali qualora, a seguito della sospensione dall'elenco degli operatori autorizzati nel paese di destinazione, la certificazione da essa emessa non sia più idonea a consentire lo sbarco della merce.



Viola i doveri di correttezza e buona fede contrattuale l'azienda incaricata della fumigazione del carico che omette di dare tempestivo avviso al committente del provvedimento con il quale le autorità del paese di destinazione hanno disposto la sua sospensione dall'elenco degli operatori autorizzati.

Trib. Livorno 5 ottobre 2022; *Blu System s.r.l.* (avv. E. Righecci e G. Righecci) c. *C.D.L. Centro Disinfestazione Livornese* (avv. A. Melani); in *Dir. mar.* 2023, 181, con nota di M. BURZACCHI.

TRASPORTO DI PERSONE

La misura di aiuto, consistente nella concessione di garanzia statale da parte del Regno di Svezia a compagnie aeree titolari di licenza svedese, al fine di superare le difficoltà causate dalla pandemia Covid-19, è compatibile con l'art. 107.3.b) TFUE e non viola né il principio di non discriminazione, né quello di proporzionalità.



Trib. UE 17 febbraio 2021, causa T-238/20; pres. Van der Woude, rel. Buttigieg; *Ryanair DAC* (avv. E. Vahida, F.-C. Lapr votte, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis) c. *Commissione europea* (avv. L. Flynn, S. No  e F. Tomat); in *Dir. mar.* 2023, 111, con nota di M. BARRANO.



Nel valutare la compatibilit  di una misura di aiuto destinata a fronteggiare le conseguenze della pandemia Covid-19, la Commissione deve motivare in modo specifico in merito al possibile beneficio che il destinatario abbia tratto da aiuti concessi ad altra societ  facente parte dello stesso gruppo.

Trib. UE 19 maggio 2021, causa T-643/20; pres. rel. Kornezov; *Ryanair DAC* c. *Commissione Europea*; in *Dir. mar.* 2023, 134, con nota di M. BARBARO.



Non costituisce un «accident» ai sensi dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999, l'infortunio di un passeggero che scivoli sul pavimento di un aeromobile reso bagnato dalla neve portata a bordo sulle scarpe di altri passeggeri in quanto non si tratta di circostanza inusuale o imprevedibile.

Arthern c. Ryanair DAC; giudice Farbey; **King's Bench Division (On Appeal From Manchester County Court), 16 gennaio 2023;** in *Dir. mar.* 2023, 193, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.



In relazione all'onere probatorio proprio della responsabilit  del vettore aereo, il passeggero che, ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Varsavia del 1929, agisce per il risarcimento del danno cagionato dal ritardato arrivo dell'aeromo-

bile rispetto all'orario previsto, è onerato solo della prova della fonte del proprio diritto e deve limitarsi ad allegare la circostanza dell'inadempimento mentre è il debitore ad essere onerato dell'onere della prova del fatto estintivo dell'altrui pretesa.

In tema di trasporto aereo internazionale, in caso di ritardata consegna del bagaglio, è risarcibile il danno non patrimoniale, consistente nello stress, nell'ansia e nel disagio scaturiti dalla lesione del diritto di circolazione, la quale va intesa come limitazione alla libertà di movimento derivante dall'indisponibilità dei propri oggetti personali durante una parte del soggiorno all'estero

Cass., sez. III, 13 settembre 2023 n. 26427; pres. Scarano, rel. Moscarini; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) c. *Martinelli E.* (avv. A. Senese).

Il reg. (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004, deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.

L'art. 18 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato



ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.

Gli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'art. 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'art. 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo.

L'art. 19 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

L'art. 20, § 4, del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

L'art. 24 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso non impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'art. 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di

reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto.

L'art. 25 del reg. (UE) n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato.

Dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli artt. 18 e 19 del reg. (UE) n. 1177/2010.

C. giust. UE 2 settembre 2021, causa C-570/19; pres. Vilaras, rel. Švàby, avv. gen. Szpunar; *Iris Ferries Ltd c. National Transport Authority*; supra, con nota di D. RAGAZZONI.

A seguito della entrata in vigore del Protocollo del 1996 alla LLMC, la somma limite per le navi di stazza inferiore a 2.000 ton. deve essere calcolata in base a detto Protocollo, anche per le navi di stazza inferiore a 300 ton. ed indipendentemente da precedenti normative nazionali emanate, per tale ultima categoria di nave in base all'art. 15.2 della Convenzione del 1976.



Cour de Cassation - Chambre Commercial 5 ottobre 2022 n. 20-21.441; pres. Remery; *Balanca Investments Ltd. c. X.L.W.*; in *Dir. mar.* 2023, 191, con nota di G. BERLINGIERI.

TRIBUTI E DOGANA



La misura di aiuto, consistente nella concessione di garanzia statale da parte del Regno di Svezia a compagnie aeree titolari di licenza svedese, al fine di superare le difficoltà causate dalla pandemia Covid-19, è compatibile con l'art. 107.3.b) TFUE e non viola né il principio di non discriminazione, né quello di proporzionalità.

Trib. UE, sez. X, 17 febbraio 2021, T-238/20; pres. Van der Woude, rel. Buttigieg; *Ryanair DAC* (avv. E. Vahida, F.-C. Laprèvote, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis) c. *Commissione europea* (avv. L. Flynn, S. Noë e F. Tomat); in *Dir. mar.* 2023, 111, con nota di M. BARRANO.



Nel valutare la compatibilità di una misura di aiuto destinata a fronteggiare le conseguenze della pandemia Covid-19, la Commissione deve motivare in modo specifico in merito al possibile beneficio che il destinatario abbia tratto da aiuti concessi ad altra società facente parte dello stesso gruppo.

Trib. UE 19 maggio 2021, causa T-643/20; pres. rel. Kornezov; *Ryanair DAC* c. *Commissione Europea*; in *Dir. mar.* 2023, 134, con nota di M. BARBARO.



In base alla dir. 92/12/CE, nel cui quadro si colloca la Tab. A, punto 2, TUA, del d. lgs. 504/1995, l'esenzione da accise per utilizzo di carburante per navigazione aerea è riconosciuta alle compagnie aeree dell'Unione europea che svolgano attività caratteristica di vettore aereo e che utilizzino il carburante per attività direttamente funzionali alla prestazione di servizi aerei a titolo oneroso, allo scopo di non gravare di costi inerenti l'attività di trasporto aereo, costi che altererebbero la

posizione competitiva di queste compagnie rispetto a quelle di Paesi terzi, esentate da questo costo. Pertanto, l'esenzione da accise per utilizzo di carburante spetta all'utilizzatore finale del carburante che, munito di licenza aerea, utilizzi il carburante sugli aerei attraverso i quali svolge la propria attività caratteristica a titolo oneroso, in forza della propria particolare condizione soggettiva che lo legittima alla domanda di rimborso.

Cass., sez. trib., 22 agosto 2023 n. 25026; pres. Federici, rel. D'Aquino; *Aerialbanners s.r.l.* (avv. A. Pellegrino) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli.*

L'art. 56 della dir. 2012/134/UE deve essere interpretato nel senso che conferisce all'organismo di regolamentazione la facoltà di adottare, di propria iniziativa, una decisione che impone all'impresa che svolge le funzioni essenziali di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, menzionate nell'art. 7.1 di tale direttiva, di apportare determinate modifiche al sistema di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura, anche quando esso non comporta una discriminazione nei confronti dei richiedenti.

L'art. 56 della dir. 2012/134/UE deve essere interpretato nel senso che le condizioni da includere in un sistema di imposizione dei canoni che l'organismo di regolamentazione può imporre all'impresa che svolge le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono essere giustificate dalla violazione della dir. 2012/134/UE e limitarsi a porre rimedio a situazioni di incompatibilità, e non possono comportare valutazioni di opportunità da parte di tale organismo che pregiudichino il margine di flessibilità di detto gestore.

L'art. 32.1 della dir. 2012/134/UE deve essere interpretato nel senso che esso si applica, anche per quanto concerna il criterio di competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviari o, a segmenti del mercato ferroviario in cui non vi



è concorrenza, in particolare quando essi sono gestiti da un operatore di servizio pubblico, cui è stato concesso, in forza di un contratto di servizio pubblico, un diritto esclusivo, ai sensi dell'art. 2.1 del reg. (CE) 1370/2007.

C. giust. UE 9 settembre 2021, causa C-144/20; pres. Regan, rel. Jullasz; *Latrailnet AS e Latvijas Dzelzceļš VAS c. Valsts Dzelzceļa Administrācija*; in *Dir. mar.* 2023, 86, con nota di G. FRANCHI.



La data dell'eseguita annotazione sulla bolletta da parte dell'amministrazione assegna la definitività dell'accertamento, dalla quale decorre il termine triennale di decadenza per la notifica dell'avviso di rettifica di cui all'art. 11, d.lg. n. 3741/1990 l'eventuale annotazione dell'intervenuta esecuzione di controlli e campionatura non impedisce, né sospende il perfezionamento della procedura di accertamento e quindi il decorso del suddetto termine.

La data dell'eseguita annotazione sulla bolletta da parte dell'amministrazione segna la definitività dell'accertamento, dalla quale decorre il termine triennale di decadenza per la notifica dell'avviso di rettifica di cui all'art. 11, d.lg. n. 3741/1990, a prescindere dalla sussistenza di una controversia doganale instaurata, ex art. 65 ss. TULD, anteriormente o successivamente all'intervenuta annotazione.

Cass, sez. V, 15 maggio 2019 n. 12913; pres. Perrino, rel. Antezza; *Agenzia delle dogane c. CH Robinson International Italy s.r.l.* (avv. F. Bruno, M. Lenti e A. Carlevaro); in *Dir. mar.* 2023, 140, con nota di G. RIGHETTI.



In materia di tassa di smaltimento dei rifiuti solidi urbani all'interno di aree portuali scoperte destinate a rimessaggi

di barche o natanti e simili, servizi ed aree portuali, il presupposto della tassa, secondo l'art. 62 del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, è l'occupazione o la detenzione di locali e aree scoperte a qualsiasi uso adibiti. L'esclusione dalla tassazione di una parte delle aree utilizzate, perché ivi si producono rifiuti speciali, è subordinata alla prova, il cui onere è a carico del contribuente, della relativa condizione di esenzione, ed in particolare della superficie nella quale, per specifiche caratteristiche strutturali o per destinazione, si formano, di regola, i suddetti rifiuti speciali, tanto più che la produzione di questi ultimi non esclude quella dei rifiuti solidi urbani e non può, pertanto, escludersi la coesistenza degli uni e degli altri.

Cass., sez. V, 2 agosto 2023 n. 23584; pres. Sorrentino, rel. Candia; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius – CA.*

In tema d'imposta regionale sulle concessioni statali per l'occupazione e l'uso dei beni del demanio e del patrimonio indisponibile dello Stato, siti nel territorio della Regione (Toscana), è conforme al principio della riserva relativa di legge, di cui all'art. 23 cost., l'art. 7 del d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 dicembre 1993, n. 494, che demanda all'Autorità portuale la determinazione, con normativa secondaria, dell'ammontare della base imponibile, purché ciò non comporti l'applicazione di canoni inferiori a quelli che deriverebbero dall'applicazione del decreto stesso, atteso che, in sede di normativa primaria, ex art. 2 della l. 16 maggio 1970, n. 281, sono fissati presupposto impositivo, soggetti passivi, base imponibile, aliquota e sanzioni.



Cass., sez. V, 3 agosto 2023 n. 23776; pres. Stalla, rel. Candia; *Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, (CILP) s.r.l.* (avv. P. Bassano) c. *Regione Toscana* (avv. L. Boria e A. Paoletti).



In conformità con la lettera del disposto dell'art. 9, comma 1, n. 6, del d.P.R. n. 633 del 1972, la non imponibilità dell'IVA riguarda le sole prestazioni di servizio svolte nei porti, autoporti, aeroporti e negli scali ferroviari di confine luoghi che abbiano riflesso diretto sul funzionamento e la manutenzione degli impianti portuali, aeroportuali o ferroviari, ovvero riguardino il movimento di beni o di mezzi di trasporto.

Cass., sez. V, 17 agosto 2023 n. 24717; pres. Fuochi Tinarelli, rel. Lucioti; *Scuttari B.* (avv. U. Santi) c. *Agenzia delle entrate.*



Qualora un'azienda sia insediata in un'area interportuale, il presupposto impositivo della TARI non scatta nel momento del concreto utilizzo del servizio da parte del contribuente, ma con la semplice istituzione del servizio da parte del Comune. La tassa è dovuta indipendentemente dal fatto che l'utente utilizzi il servizio, ma per il semplice verificarsi della sola detenzione dei locali. Difatti, il mancato svolgimento del servizio di raccolta da parte del comune non comporta l'esenzione dalla TARI, ma il pagamento dei tributi in misura ridotta.

Cass., sez. V, 31 agosto 2023 n. 25526; pres. Sorrentino, rel. Candia; *Più Movimoda s.r.l.* (avv. V. Bizzarro) c. *Comune di Maddaloni.*

TURISMO



Il generico timore del passeggero in merito alla pandemia Covid-19 non costituisce «circostanza inevitabile e straordinaria» a norma dell'art. 41, comma 4 c. tur., tale da giustifi-

care il recesso senza oneri dal contratto avente ad oggetto un pacchetto turistico.

G. pace Pescara 3 novembre 2022; g.u. Schiazza; *Volpone* (avv. F. D'Emilio e F. Di Chiacchi) c. *Costa Crociere s.p.a.* (avv. C. Cavanna e S. Rocci) e *Eurotour* (avv. E. Gargano e F. Teodoro); in *Dir. mar.* 2023, 187.

Il timore del passeggero in merito alla pandemia Covid-19 non costituisce «circostanza inevitabile e straordinaria» a norma dell'art. 41, comma 4, c. tur., tale da giustificare il recesso senza oneri dal contratto avente ad oggetto un pacchetto turistico. Al riguardo rilevano le circostanze che, da un lato, i contagi erano già in corso al momento dell'acquisto della crociera e, dall'altro, che la dichiarazione dello stato di pandemia da parte dell'OMS ed i provvedimenti restrittivi del governo italiano furono successivi alla data di partenza della crociera.



G. pace Chieti 11 novembre 2022; g.u. Di Giovanni; *Petrongolo M., Di Giovanni. G., Petrongolo C., Capone G., Petrongolo L.* (avv. V. Ruggieri) c. *Costa Crociere s.p.a.* (avv. C. Cavanna e G. Di Santo); in *Dir. mar.* 2023, 188.

Il recesso motivato dal timore del passeggero in merito alla pandemia Covid-19, ma comunicato prima della emanazione di provvedimenti restrittivi e della dichiarazione dello stato di pandemia da parte dell'OMS, costituisce recesso volontario, come tale assoggettato alle penali contrattualmente previste, senza che rilevi il verificarsi di tali circostanze dopo la comunicazione del recesso, anche se prima della data prevista di partenza.



G. pace Pisa 23 novembre 2022; g.u. Bongiorno; *Natali* (avv. B. Depresbiceris) c. *Costa Crociere s.p.a.* (avv. C. Cavan-

na e F. Magrini) e A.S.T.I. s.r.l. (avv. S. Fiorini); in *Dir. mar.* 2023, 189, con nota di S. BRANCATI.

VEICOLI



Rientra nella prerogativa della stazione appaltante elevare la prestazione dedotta in gara, tenuto conto degli interessi pubblici coinvolti; al riguardo, l'indicazione di un'età massima della nave può essere correlata non solo ad esigenze di sicurezza, ma anche ad altri aspetti del servizio (ambientali, di comfort, di immagine, di efficienza).

Al fine del rispetto dei requisiti di età della nave previsti da un bando di gara per servizio pubblico, una nave di oltre venti anni munita di un «certificato di ringiovanimento» non può essere equiparata ad una nave di età inferiore a venti anni.

TAR Lazio 14 novembre 2022; pres. Biancofiore, est. De Gennaro; *Liberty Lines s.p.a.* (avv. A. Abbamonte e C. Morace). *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e Invitalia* (avv. G.F. Ferrari ed E. Papponetti); in *Dir. mar.* 2023, 186, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO

VENDITA CON TRASPORTO



La clausola, in un contratto di vendita internazionale di cose mobili, che preveda l'applicazione del codice civile italiano ha l'effetto di escludere l'applicazione della Convenzione di Vienna del 1980 ai sensi di quanto previsto dall'art. 6 della Convenzione stessa.

Trib. Foggia 27 dicembre 2021; g.u. De Tura; *Sms Er-sanlar Tarim Madencilik Gioa Sanavi Ve Ticaret Ltd.* (avv. F. Falbo) c. *F.lli Rinaldi s.n.c.* (avv. G. Tassinari e R. Ariostino); in *Dir. mar.* 2023, 174, con nota di M. BURZACCHI.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

REPERTORIO SCELTO

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/1028 della COMMISSIONE del 20 marzo 2023 - **che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda la definizione di aeromobile complesso a motore e rettifica tale regolamento** (in GUUE 26 maggio 2023 L 139).



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/893 della COMMISSIONE del 21 aprile 2023 - **recante modifica del regolamento (UE) 2015/340 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo** (in GUUE 4 maggio 2023 L 118).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/989 della COMMISSIONE del 22 maggio 2023 - **che modifica il regolamento (UE) n. 1321/2014 sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni e che rettifica tale regolamento** (in GUUE 23 maggio 2023 L 135).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1020 della COMMISSIONE del 24 maggio 2023 - **che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda le operazioni con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza** (in GUUE 25 maggio 2023 L 137).

DIRETTIVA (UE) 2023/958 del PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 10 maggio 2023 - **recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il**

contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (in GUUE 16 maggio 2023 L 130).



DECISIONE (UE) 2023/911 del CONSIGLIO del 28 settembre 2021 - relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, di un protocollo dell'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus (accordo Interbus) riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus (in GUUE 5 maggio 2023 L 122).

LEGGE 8 giugno 2023 n. 78 - Ratifica ed esecuzione del Protocollo emendativo dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Armenia sull'autotrasporto internazionale di passeggeri e di merci, firmato il 7 agosto 1999, fatto a Jerevan il 31 luglio 2018 (in GU 28 giugno 2023 n. 149).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 6 luglio 2023 - Determinazione delle caratteristiche e delle modalità di installazione delle strutture portasci, portabiciclette o portabagagli, applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, sugli autobus da noleggio, di gran turismo e di linea, di categoria M2 ed M3 (in GU 7 agosto 2023 n. 183).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 11 agosto 2023 - Omologazione attrezzatura provagiochi per veicoli pesanti ed approvazione attrezzatura OBD (in GU 24 agosto 2023 n. 197).



DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA 23 febbraio 2023 n. 34 - Regolamento di modifica al Regolamento recante criteri e modalità

per l'esercizio delle funzioni amministrative regionali in materia di pesca e acquacoltura, in attuazione dell'articolo 2, comma 2, della legge regionale 16 dicembre 2005, n. 31 (Disposizioni in materia di pesca e acquacoltura), emanato con Decreto del Presidente della Regione 191/2012 (in B.U. reg. Friuli-Venezia Giulia 1 marzo 2023 n. 9 e in GU, 3^a serie speciale, 26 agosto 2023 n. 34).

DECRETO DIRIGENZIALE (Infrastrutture e trasporti) 4 aprile 2023 n. 369 - **Approvazione dei modelli di certificati di sicurezza** (non pubblicato in GU).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 6 aprile 2023 - **Modifica del decreto 1° settembre 2021, recante requisiti, formalità ed obblighi da ottemperare per l'utilizzazione dei natanti da diporto ovvero delle moto d'acqua ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo nelle acque marittime e interne** (in GU 8 maggio 2023 n. 106).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 21 aprile 2023 n. 110 - **Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202** (in <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2023-04/M>).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 5 maggio 2023 - **Norme per l'impiego delle unità che navigano ad effetto suolo** (in GU 21 agosto 2023 n. 194).

Sono recepite le seguenti circolari dell'IMO: MSC.1/ Circ.1592 del 18 maggio 2018, recante le linee guida per le unità ad effetto suolo (wing in ground craft - WIG); MSC/

Circ.1162 del 20 maggio 2005, recante i principi generali e le raccomandazioni per le conoscenze, le competenze e la formazione degli ufficiali che operano sulle unità che navigano sia in modalità dislocante che con ala in effetto suolo (wing in round craft - WIG).

DIRETTIVA (UE) 2023/946 del PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 10 maggio 2023 - che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (in GUUE 15 maggio 2023 L 128).

REGOLAMENTO (UE) 2023/957 del PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 10 maggio 2023 - che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi (in GUUE 16 maggio 2023 L 130).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 22 maggio 2023 - Individuazione del percorso professionale marittimo di direttore di macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 kw ed equipollenze con i titoli professionali di macchina della navigazione interna (in GU 3 giugno 2023 n. 128).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 22 maggio 2023 n. 86 - Regolamento recante disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree di mare ubicate all'interno del conterminare lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del conterminare lagunare (in GU 19 luglio 2023 n. 154).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 14 giugno 2023 - Modifica dell'allegato 1 al decreto dirigenziale 30 novembre 2010, n. 1340 recante: «Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco» (in GU 22 giugno 2023 n. 144).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1667 della COMMISSIONE dell'8 agosto 2023 - recante modalità di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1157 (in GUUE 31 agosto 2023 L 215).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 8 agosto 2023 - Segnale sonoro di cui al comma 5-ter dell'articolo 110 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, per le navi lagunari di lunghezza inferiore a 25 metri (in GU 29 agosto 2023 n. 201).

DECRETO LEGGE 13 giugno 2023 n. 69 (convertito in l. 10 agosto 2023 n. 103) - Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano (in GU 13 giugno 2023 n. 136; testo consolidato in GU 10 agosto 2023 n. 186).



L'art. 24 attua la dir. (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 aprile 2022, che modifica la dir. 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada.

L'art. 24-bis modifica il d.lg. 7 aprile 2014 n. 70 in materia di diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, per l'adeguamento al reg. (UE) 2021/782.

DECRETO LEGISLATIVO 10 luglio 2023 n. 101 - Attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (in GU 1 agosto 2023 n. 178).

DECRETO LEGISLATIVO 26 luglio 2023 n. 106 - Attuazione della delega di cui all'articolo 2 della legge 5 agosto 2022, n. 118, per la mappatura e la trasparenza dei regimi concessori di beni pubblici (in GU 10 agosto 2023 n. 186).

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

AA.Vv., *Il controllo del traffico della navigazione: stato dell'arte e evoluzione*, a cura di C. INGRATOCI e A. MARINO, Edizioni Scientifiche Italiane, Collana: «Università degli Studi di Messina - Pubblicazioni del Dipartimento di Giurisprudenza», Napoli, 2022, p. VII-652, ISBN 9788849551112, € 100.



«Il volume affronta, con taglio interdisciplinare e secondo un approccio orientato alla comparazione tra il settore marittimo e quello aeronautico, il tema del controllo del traffico nella navigazione, esaminato sia attraverso le norme che disciplinano le singole attività, sia sul piano del confronto operativo. All'analisi delle disposizioni che regolano l'esercizio dei servizi di monitoraggio, assistenza e organizzazione del traffico marittimo si aggiunge, infatti, l'approfondimento dei più recenti interventi normativi in materia di controllo del traffico aereo nel Cielo Unico Europeo, anche nella prospettiva di implementazione dell'U-Space. Articolato in quattro parti, il testo ricostruisce anzitutto il framework di diritto internazionale e dell'Unione europea in materia, soffermandosi poi sulle disposizioni di diritto interno, riguardo all'ordinamento italiano ed a quello belga. Viene quindi esaminato il rapporto tra sicurezza della navigazione e servizi di controllo del traffico, anche attraverso l'analisi delle responsabilità che ne derivano in capo ai diversi soggetti, pubblici e privati, chiamati a garantire safety ed efficienza operativa, pure sulla base della implementazione di sistemi di valutazione e gestione del rischio inerente alla navigazione» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

FORTOŃSKA, AGNIESZKA, *Drone Harassment Case Before the Polish Supreme Court*, in *Air & Space Law* 2023, 611.

«As drone technology becomes widely available, there are increasingly more incidents related to their unauthorized use for purposes that violate privacy and public peace. The aim of this article is to present a Polish court case that concluded with a judgment of the Supreme Court. In addition, the author analyses the issues of criminal liability for drone harassment» [abstract tratto dal sito della Rivista].

JACOBS, BAS, *A Comparative Study of EU and US Regulatory Approaches to Cybersecurity in Space*, in *Air & Space* 2023, 477.

«This article addresses a need for enhanced transatlantic cooperation and coordination between the European Union (EU) and the United States (US) to prevent, detect, and respond to malicious cyber activities and the need for legislation to ensure that critical infrastructure is secure and resilient. It examines the cybersecurity of space critical infrastructure based on three pillars: cyber resilience, stable cyberspace, and cyber capacity building, and argues that to build up these pillars, the EU and US must have a shared assessment of space security challenges, a sound evaluation of the current strengths and gaps in both regulatory models, and an understanding of the driving factors to legislative change in the two systems. Although both frameworks converge on the importance of risk assessment as being at the heart of effective cybersecurity, this article underscores that neither model is equipped to cover the entire production value chain of space assets. In light of these findings, this article provides several recommendations for how the frameworks can become more resilient, including, inter alia, using public-private partnerships to develop tailored regulations compatible with existing cyber regimes and ensuring that such regulations are specifically designed to improve the cybersecurity of space infrastructure» [abstract tratto dal sito della Rivista].

MARINO, ADELE, *Il mezzo utilizzato per il volo suborbitale*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 223.

Le imprese private, soprattutto americane, stanno investendo nella possibilità di utilizzare veicoli suborbitali, con avanzate tecnologie da utilizzare per scopi commerciali ed in particolare per quel settore del mercato caratterizzato da un turismo spaziale. Anche l'Italia, con la costruzione del primo spaziorporto a Grottaglie ha deciso di puntare in questo settore e ha affidato ad ENAC il compito di predisporre le prime regolamentazioni. In tale quadro ENAC ha approvato il 21 ottobre 2020 il regolamento per «la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti» una prima normativa che delinea un quadro regolatorio per l'infrastruttura, necessaria all'effettuazione delle operazioni di trasporto suborbitale e per l'accesso allo spazio. La sperimentazione di questi tipi di veicoli ed il loro possibile utilizzo commerciale, pone nuove interessanti questioni che il giurista deve affrontare. Prima fra tutti se il veicolo sia da qualificarsi come aeromobile o veicolo spaziale [*abstract* tratto dalla Rivista].

MAZZOCCHI, PAOLO, *Trasporto aereo internazionale e danno da ritardo: il Supremo Collegio ribadisce il proprio recente orientamento in materia di competenza per i contratti conclusi online*, in *Resp. civ. prev.* 2023, 871.

«La Suprema Corte, confermando la propria recente giurisprudenza, ha ribadito che la competenza giurisdizionale, in caso di acquisto avvenuto online, debba essere ricercata nel foro del luogo in cui l'acquirente del titolo di viaggio sia giunto a conoscenza della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine che, spesso, coincide con il domicilio del passeggero» [*abstract* tratto dal sito della Rivista].

MENDES DE LEON, PABLO, CHOI JINYOUNG, *Opening Pandora's Box: Comparing Airline Passenger Protection in Korea and Europe in Light of Global Treaties*, in *JALC* 2023, 105 e ss.

La tutela del passeggero del trasporto aereo è un tema che richiede continua attenzione e coinvolge numerosi atto-

ri: politici, legislatori, giudici, media, reparti di *compliance* delle compagnie aeree, studi legali, organizzazioni di tutela dei consumatori e aeroporti. Gli AA. danno conto dell'elevatissimo contenzioso generato dalle istanze di tutela dei passeggeri del trasporto aereo per condurre poi un'analisi comparatistica delle pertinenti legislazioni europea e coreana, che spiccano nel contesto mondiale per gli elevati strumenti di tutela riconosciuti ai passeggeri del trasporto aereo. Dopo una rapida analisi delle tutele offerte dagli strumenti internazionali (in particolare, la Convenzione di Montreal 1999), il contributo si focalizza sulla disamina del vigente quadro normativo coreano, tanto per quel che concerne i voli domestici, quanto per quelli internazionali. La comparazione del sistema coreano con quello predisposto dalle istituzioni europee evidenzerebbe una maggiore precisione del primo, a fronte tuttavia di una maggiore efficacia in sede applicativa da parte del secondo, principalmente in ragione del ruolo giocato dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Nella parte conclusiva gli AA., dopo aver elencato numerosi altri Paesi che, al loro interno, hanno adottato una legislazione specifica a tutela dei passeggeri, rilevano le differenze, spesso significative, tra gli strumenti adottati ed in ragione di tali circostanze auspicano una azione coordinata nelle opportune sedi istituzionali a livello internazionale volta a promuovere una maggiore armonizzazione della materia.

PEDRAZZI, MARCO, *Lo ius in bello nello spazio extra-atmosferico*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 31.

Alcuni tra i più recenti conflitti armati hanno un'importante componente spaziale, per cui la riflessione sull'applicabilità delle norme dello *ius in bello* nello spazio extra-atmosferico è necessaria. L'articolo si sofferma sia sulle norme relative al trattamento delle vittime del conflitto armato, sia su quelle relative alla condotta delle ostilità. Il diritto internazionale dei conflitti armati si applica a qualunque tipo di conflitto. Pertanto, anche se nessuna norma menziona in modo specifico lo spazio ex-

tra-atmosferico, lo *ius in bello* è destinato ad applicarsi, pur con qualche eccezione, anche alle operazioni militari condotte da terra in direzione dello spazio o viceversa così come a quelle che dovessero svolgersi interamente nello spazio. Le relazioni fra lo *ius in bello* e il diritto internazionale dello spazio (in particolare, i cinque trattati adottati fra il 1966 e il 1979 in seno alle Nazioni Unite) non sono di semplice valutazione, né la formula della *lex specialis* può risolvere tutti i problemi.

RIĐANOVIĆ, BERIN, *The Evolution of the Ground Handling Service Provider's Liability for Paying Immigration Fines in International Air Transport*, in *Air & Space Law* 2023, 581.

«*This article elaborates on the liability of ground handling services providers for paying immigration fines and the evolution of liability in international air law. The ground handling service provider and the carrier usually conclude a Standard Ground Handling Agreement, according to which the ground handling services check the validity of passenger documents and, depending on the signed contract, assume liability for paying immigration fines to the carrier. It is a strategic decision by carriers and ground handling providers for which version of the Standard Ground Handling Agreement to opt. It is noticeable that with each new version of the Standard Ground Handling Agreement, the liability of ground handling service providers for damage is increased. The payment of an immigration fine represents a reduction in the property and liability of the ground handling service provider. The legal nature of the carrier's liability for the immigration fines is not the compensation of damages but the payment of legal penalties, which are determined by the country's national law when the passenger does not meet the conditions for entering the country*» [abstract tratto dal sito della Rivista].

ROSAFIO, ELISABETTA, GIOVANNA, *Considerazioni sul rinvio nel trasporto aereo di persone tra normativa internazionale-uniforme, unionale e nazionale*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 73.

Il contributo analizza le problematiche che scaturiscono dal rinvio al contenuto della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 da parte del reg. Ce n. 2027/1997, come modificato dal reg. Ce n. 889/2002 o dal diritto interno di cui al codice della navigazione con particolare riguardo all'art. 941 c. nav. avendo attenzione alle ipotesi in cui la disciplina della convenzione viene estesa a casi non contemplati direttamente dalla stessa. Questa situazione può verificarsi quando una fattispecie non è coperta direttamente dalla convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 o mancano i presupposti per l'applicazione di tale convenzione o della normativa europea rilevante.



BADAGLIACCA, MARCO, *Agenda ONU 2030, inclusione sociale e trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 139.

Il lavoro si propone di indagare se la normativa in materia di trasporto aereo sia conforme ai contenuti dell'Agenda ONU 2030, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi ivi individuati nel rispetto del diritto all'uguaglianza e del diritto al trasporto [abstract tratto dalla Rivista].

BOICIUC, ALEXANDR, *Two years post COVID-19: A critical legal analysis of the industry's response to the plight of seafarers*, in *ETL* 2023, 349 e ss.

La salute dell'economia globale è fortemente dipendente dalla movimentazione delle navi per il trasporto di merci e persone per mare. Il commercio mondiale si affida in modo alquanto significativo ad un trasporto marittimo efficiente e sicuro, che sarebbe impossibile realizzare senza la presenza di attori insostituibili: i marittimi. L'articolo si sofferma ad analizzare l'importanza del ruolo dei marittimi nell'efficienza delle operazioni del commercio marittimo a livello mondiale, andando inoltre ad enumerare i principali strumenti

internazionali che concorrono a disciplinare il lavoro marittimo. L'A. si sofferma poi ad esaminare gli sforzi compiuti sul piano legislativo per cercare di affrontare l'emergenza pandemica e i suoi effetti sui marittimi, nonché le ulteriori misure adottate nei due anni successivi all'insorgenza di un evento senza precedenti. A parte una generale revisione degli strumenti internazionali in vigore, il contributo si conclude con l'auspicio di una collaborazione internazionale continuativa, allo scopo di produrre un miglioramento delle strutture navali e portuali per renderle in grado di rispondere in modo più adeguato a future e inaspettate nuove sfide.

CAFFIO, FABIO, *La libertà di navigazione nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 275.

Tra i tanti temi cui si è interessato Prof. Leanza durante la sua lunga attività accademica ed istituzionale c'è quello della libertà di navigazione nelle ZEE. La questione, insorta nei primi anni di applicazione della CNUDM, è connessa allo status di mare semi-chiuso del Mediterraneo ed alla scomparsa di aree di alto mare con la generalizzata proclamazione di ZEE. Al tempo, alcuni Paesi tendevano a «territorializzare» le loro ZEE pretendendo di limitare la navigazione militare con un'interpretazione restrittiva della CNUDM. L'Italia prese posizione, nell'aderire alla Convenzione, contro siffatte posizioni. Il Prof. Leanza ebbe un ruolo rilevante nel sostenere gli interessi strategici italiani, anche in linea con i nostri impegni Nato, incentrati sulla libertà di movimento delle Forze navali [*abstract* tratto dalla Rivista].

CARNIMEO, NICOLÒ - CORONA, FABRIZIO, *Aspetti giuridici, geopolitici e ambientali della navigazione polare*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 159.

In uno scenario geopolitico in continua evoluzione i cambiamenti climatici e lo scioglimento dei ghiacci aprono nuove prospettive nella navigazione polare legata anche allo

sfruttamento di nuovi giacimenti energetici. Gli ambienti dell'Artico e dell'Antartico impongono regole di navigazione precise e stringenti che trovano conferma nel *Polar Code*. Esso ha l'obiettivo di implementare la *safety* e rispettare i delicati equilibri naturali. Il polo sud e quello nord, pur avendo caratteristiche geografiche e regimi giuridici differenti, rappresentano un irrinunciabile patrimonio comune dell'umanità che deve essere preservato a livello internazionale anche mediante una rete di aree marine protette e altri strumenti di tutela del mare » [*abstract* tratto dalla Rivista].

COLUCCIELLO, R., *Concessioni demaniali marittime: possibili criticità post adunanza plenaria*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente* 2023, 69 ss.

L'articolo ripercorre le tappe normative e giurisprudenziali che hanno segnato la tortuosa evoluzione del sistema italiano di affidamento delle concessioni demaniali marittime, delineando le criticità e i profili di incompatibilità di quest'ultimo rispetto alla normativa europea in materia di concorrenza e libertà di stabilimento. Il legislatore nazionale, infatti, pur avendo abrogato il cosiddetto diritto di insistenza già previsto dal secondo comma dell'art. 37 c. nav., il quale assicurava preferenza al concessionario uscente in presenza di più domande per il rilascio di una nuova concessione, ha a più riprese prorogato la durata delle concessioni in essere (da ultimo fino al 31 dicembre 2033), sulla base di un automatismo *ex lege* che è stato reiteratamente censurato sia dalla CGUE, sia dai giudici amministrativi nazionali, e che ha dato luogo all'avvio di procedura di infrazione da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia. L'Autore esamina le rilevanti implicazioni correlate all'emanazione delle sentenze gemelle n. 17 e 18 del 9 novembre 2021, con cui il Consiglio di Stato ha stabilito che i titoli concessori in essere per effetto di precedenti proroghe conservino efficacia sino al 31 dicembre 2023, statuendo il correlato obbligo, in capo ai giudici e alla stessa

amministrazione competente, di disapplicare la normativa nazionale che proroghi la durata delle concessioni oltre tale data. A seguito dell'analisi effettuata, l'Autore perviene alla conclusione della necessità di una revisione organica della disciplina, al fine di ristabilire la certezza del diritto, a beneficio degli operatori del settore.

COMENALE PINTO, MICHELE M., *Il passaggio in transito. Spunti sulle Bocche di Bonifacio e su altri stretti a 40 anni dalla firma della convenzione ONU sul diritto del mare*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 3.

«Il regime degli stretti internazionali è stato una delle questioni più controverse nella terza conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ed ha costituito la contropartita della possibilità per gli Stati costieri di estendere il mare territoriale al di là dei limiti ammessi dalla precedente convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e la zona contigua. Il risultato, contenuto nella parte III della Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare (o, almeno, la sua lettura più comune) limita eccessivamente i poteri degli Stati costieri rispetto alla necessità di dare soluzione a problematiche estremamente rilevanti, come, in particolare, quelle ambientali, come è evidenziato dal dibattito sul passaggio in transito nelle Bocche di Bonifacio. Recentemente, peraltro, è tornato di attualità il dibattito sulla compatibilità della costruzione di ponti sugli stretti internazionali con le libertà di navigazione affermate dalla Convenzione di Montego Bay. Occorre chiedersi se l'espansione incondizionata della libertà di passaggio in transito come espressione della libertà di navigazione non finisca per assumere i contenuti di un "neo-colonialismo marittimo"» [abstract tratto dalla Rivista].

CORONA, VALENTINA, *La risarcibilità delle lesioni psichiche nel trasporto aereo alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea*, in *Riv. it. dir. tur.* 38/2023, 13.

«Il contributo ricostruisce i problemi interpretativi connessi al riconoscimento della risarcibilità delle lesioni psichiche nella disciplina di diritto internazionale in materia di trasporto aereo, fino ai più recenti interventi della Corte di giustizia Europea. Dopo aver analizzato l'evoluzione esegetica che ha accompagnato la nozione di *lésion corporelle* contenuta nella Convenzione di Varsavia del 1929, l'articolo si sofferma sulle ragioni che hanno indotto i redattori della Convenzione di Montreal del 1999 a riproporre una nozione ristretta di *bodily injury*, e sui tentativi fatti dalla dottrina e dalla giurisprudenza per individuare un fondamento normativo alle lesioni mentali. Il quadro di riferimento sembra essere stato modificato dalla recente sentenza della Corte di Giustizia UE che, nell'interpretare l'art. 17.1 della Convenzione di Montreal, riconosce un ingresso delle lesioni psichiche tra gli eventi di danno alla persona che rientrano nell'ambito di applicazione della disciplina di diritto uniforme, nel contesto di un ampio riconoscimento dei diritti dei passeggeri in ambito europeo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

GENOVESE, RACHELE, *La tutela dei crocieristi tra normativa turistica e marittima*, in *Riv. Dir. Nav.* 2023, 193.

«Lo scritto si propone di ricostruire il quadro normativo relativo ai diritti dei crocieristi in caso di disagi/danni che si possono verificare sia prima della partenza a causa della cancellazione o del ritardo prolungato della nave, sia durante lo svolgimento della crociera stessa. Ciò al fine di valutare se, sulla base delle fonti normative vigenti (codice del turismo e reg. UE n. 1177/2010), possa ritenersi sussistere una completa e soddisfacente tutela del crocierista» [*abstract* tratto dalla Rivista].

LUCARELLI, ALBERTO, DE MARIA, BRUNO, GIRARDI, MARIA CHIARA, a cura di, *Governo e gestione delle concessioni demaniali marittime*, Vol. II, Collana: «Quaderni della Rassegna di Diritto Pubblico Europeo», Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2023, ISBN 9788849545210, € 28.

«Il volume, partendo dalle questioni di diritto costituzionale attinenti alla proprietà pubblica ed alla sua funzione nell'ambito dello Stato sociale, analizza, attraverso i contributi di diversi autori, la complessa questione delle concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo a partire dalle vicende normative e giurisprudenziali più recenti. Si tratta di una tematica che intreccia molteplici fonti del diritto e tocca la Costituzione nel cuore, in particolare il principio democratico, l'organizzazione del potere e i suoi limiti, i beni pubblici e i diritti fondamentali dei cittadini. Il volume s'inserisce dunque nel dibattito giuridico e politico, di estrema attualità, che vede coinvolto il potere legislativo e le supreme magistrature in relazione all'attuazione dell'ordinamento eu-ro-unitario» [abstract tratto dal sito dell'editore].

MAGI, LAURA, *Riflessioni sulla liceità di recenti prassi e regole nazionali in tema di soccorso in mare*, in *Diritti umani e diritto internazionale* 2023, 405.

Dalla fine del 2022 il governo italiano ha autorizzato le navi delle ONG che avevano soccorso i migranti in alto mare a sbarcarli in porti italiani molto più distanti di quelli normalmente previsti fino a quella data. Nel frattempo, nel 2023 il Parlamento italiano ha adottato la legge n. 15/2023 – di conversione del decreto-legge n. 1/2023 – che impone diverse condizioni che le navi private che conducono operazioni di soccorso in mare devono rispettare per essere autorizzate a entrare nel mare territoriale italiano e ad accedere ai porti italiani per far sbarcare i migranti soccorsi in mare. Sia la pratica di designare porti più lontani di quelli che le unità di soccorso possono raggiungere facilmente, sia le condizioni che le medesime unità devono rispettare per essere autorizzate ad entrare nei porti italiani non sono conformi agli obblighi internazionali che l'Italia deve rispettare e fanno sorgere la sua responsabilità internazionale. Inoltre, la legge 15/2023 potrebbe essere dichiarata in contrasto con l'articolo 117 della Costituzione.

MANDRIOLI, DANIELE, *L'applicazione degli obblighi sul soccorso in mare rispetto alla navigazione a guida autonoma*, in *Riv. dir. intern.* 2023, 341.

Il crescente utilizzo delle cosiddette navi senza equipaggio (Maritime Autonomous Surface Ships-MASS) pone problemi giuridici internazionali senza precedenti. Lo scritto analizza se e come l'impiego crescente delle navi senza equipaggio abbia un impatto sul quadro giuridico internazionale in materia di soccorso alle persone in pericolo in mare. Per affrontare l'argomento, nelle prime pagine si chiariscono brevemente gli aspetti tecnici relativi alla progettazione e alla produzione delle navi senza equipaggio. L'elaborato prosegue con la ricostruzione del corpus di norme internazionali sul soccorso in mare attualmente in vigore, soffermandosi in particolare sul ruolo ricoperto dal comandante della nave. Alla luce di queste osservazioni preliminari, la restante parte dello scritto approfondisce la questione relativa all'applicabilità di queste norme internazionali alle navi senza equipaggio. L'attenzione sarà rivolta prima alle navi «senza equipaggio», poi alle navi completamente autonome.

MENICUCCI, MAURO, *Le unmanned ships: profili applicativi e problemi normativi. La nave, l'equipaggio, il comandante, il diporto*, collana «Quaderni della Rivista del diritto della navigazione» n. 13, Cacucci, Bari, 2023, p. 318, ISBN: 9791259652867, € 30.

«Il volume tratta le *unmanned ships*, con particolare riferimento alla nozione di nave, al ruolo ed alle funzioni dell'equipaggio e del comandante nonché, infine, alla normativa contenuta nel codice della nautica da diporto. Le navi *unmanned* hanno avuto, infatti, un significativo sviluppo nel corso degli anni, il che ha reso necessaria una riflessione che tenesse conto della loro compatibilità con istituti tradizionali del diritto della navigazione, disciplinati in ambito

internazionale, internazionaluniforme ed interno» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

MONTESANO, ANNA, *Le assicurazioni marittime obbligatorie. Blue cards e attività di certificazione*, Collana del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Pisa – Monografie, Giappichelli, Torino, 2023, p. 270, € 30, ISBN: 9791221103915.

«Il progressivo aumento dei rischi connessi alla navigazione marittima ha determinato, a livello internazionale, una tendenza espansiva della responsabilità civile in tale settore, la cui complessità ha imposto l'elaborazione di soluzioni in grado di comporre, in un sistema tendenzialmente unitario, l'esigenza di mitigazione dell'esposizione debitoria degli operatori marittimi con le istanze di tutela risarcitoria dei danneggiati. In tale prospettiva, il rapporto tra responsabilità civile e assicurazione del rischio nell'ambito del diritto della navigazione ha assunto una nuova veste, portando ad una rivisitazione dei tradizionali criteri di imputazione della responsabilità a favore di una sempre più marcata affermazione di ipotesi di responsabilità oggettiva (o quasi oggettiva), accompagnata dall'introduzione di obblighi assicurativi *ex lege*, in un processo di osmosi con la disciplina della navigazione aerea. In siffatto contesto si inserisce l'elaborazione, a livello internazionale, di sistemi di assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria, che, partendo dalla valorizzazione delle esigenze di tutela dell'ambiente marino, hanno esteso la propria logica espansiva ad ulteriori aspetti (quali la tutela dei passeggeri e la protezione dei lavoratori marittimi), nel processo di composizione del conflitto tra danneggiante e danneggiato. Il quadro normativo che ne è derivato risulta contraddistinto dalla inevitabile interazione tra aspetti privatistici e pubblicistici, aspetti questi ultimi che si rendono evidenti nella fase di certificazione della copertura assicurativa, in un impianto di norme che insieme concorrono a definire

la portata degli obblighi degli Stati a vario titolo coinvolti, nella loro qualifica di Port State o di Stati emittenti i certificati. A questo ultimo proposito, in particolare, come si vedrà nel corso della trattazione, ai fini dell'osservanza degli obblighi assicurativi, la disciplina di diritto uniforme oggetto di analisi contiene un espresso riferimento all'intervento di certificazione degli Stati contraenti, i quali sono tenuti (previe opportune verifiche) al rilascio di appositi certificati attestanti l'esistenza della copertura assicurativa o di una garanzia finanziaria alternativa conforme a quanto prescritto a livello internazionale. Partendo da queste premesse, l'indagine mira a ricostruire, in una prospettiva sistemica, i regimi di assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria introdotti dalle Convenzioni di diritto marittimo in vigore a livello internazionale, analizzando altresì, nell'ambito della normativa eurounitaria, i profili assicurativi della responsabilità armatoriale per i crediti marittimi, al fine di individuarne specificità ed elementi di continuità. Più nello specifico, la trattazione muove dall'analisi comparativa tra i regimi di certificazione della copertura assicurativa introdotti dalle fonti pattizie, per poi spostarsi sulla ricostruzione delle linee di tendenza riscontrabili nella prassi assicurativa internazionale e verificarne l'impatto sul diritto positivo. Il presente studio è volto innanzitutto a chiarire – nel contesto delle Convenzioni che prevedono un intervento certificativo statale – la portata dell'attività demandata alle autorità ed agli enti competenti ad emettere (per conto degli Stati contraenti) i certificati attestanti la copertura assicurativa a seguito della presentazione delle c.d. blue cards emesse dagli assicuratori (ovvero, nella maggior parte dei casi, dai Protection & Indemnity (P&I) Clubs). Uno dei principali obiettivi della ricerca concerne, poi, l'inquadramento dogmatico dell'attività di certificazione svolta da Consap S.p.A. per conto dello Stato italiano, per rintracciare i profili di riconducibilità della stessa alle forme di esercizio del potere certificativo tradizionalmente inteso nel diritto amministrativo, in un'analisi che consenta

di chiarire la portata dei controlli e gli effetti di siffatto intervento certificativo. Nella ricostruzione dell'esatta natura del procedimento di certificazione demandato a Consap, si assumerà come punto prospettico la fase di «esternazione» del potere certificativo, per esaminarne le conseguenze sul contratto di assicurazione o di garanzia (documentato dalla blue card) cui il certificato accede. In tale prospettiva, dunque, accanto ad un'opera di ricostruzione dei profili di interazione tra prassi assicurativa e diritto positivo, l'indagine è volta a porre in luce criticità e difficoltà applicative in sede di verifica delle blue cards e successiva certificazione, per poi tentare di rintracciare soluzioni sistematicamente coerenti e offrire nuovi spunti di riflessione sugli effetti di «certezza» o «affidamento pubblico» che da detta certificazione possono nascere» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

RÉMERY, JEAN-PIERRE, *L'épi de maïs chargé en vrac dans un conteneur: une unité de fret? A propos de CA Montpellier, 18 avr. 2023, n° 22/03576, navire Isabelle Shulte*, in *DMF* 2023, 483 e ss.

Nella sua versione originale, la Convenzione di Bruxelles 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico prevede il calcolo della limitazione della obbligazione risarcitoria in favore del vettore marittimo di merci rispetto al singolo collo o alla unità di carico, senza specificare ulteriormente, in particolare rispetto al significato e all'ampiezza del secondo termine di riferimento. Il concetto di unità di carico rimane infatti assai vago, soprattutto nel momento in cui le merci perdute o danneggiate siano state caricate alla rinfusa in un container. Sul punto si è recentemente pronunciata la Corte d'Appello di Montpellier, chiamata a giudicare di un caso in cui delle pannocchie di mais furono caricate alla rinfusa ed andarono interamente perdute. Sulla base delle informazioni contenute nel contesto letterale della polizza di carico, che menzionava l'esatto numero di pannocchie caricate, la corte ha concluso nel senso

che ciascuna pannocchia debba essere considerata unità di carico ai fini del calcolo dell'ammontare della limitazione. L'A., nel commentare la decisione, evidenzia l'opportunità della previsione, sul piano contrattuale, di apposita definizione del concetto in questione.

ROSAFIO, ELISABETTA, *Brevi notazioni sulla responsabilità del pilota e sulla posizione dei terzi estranei al contratto di pilotaggio*, in *Riv. it. dir. tur.* 39/2023, 7.

«L'Autrice analizza il contratto di pilotaggio come disciplinato dal codice della navigazione dopo le modifiche apportate dalla l. 1° dicembre 2016, n. 230, con particolare riguardo al regime di responsabilità di cui all'art. 93 c. nav., all'ambito di applicazione di questa disposizione con particolare riguardo alla posizione dei terzi estranei al contratto di pilotaggio» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ROSAFIO, ELISABETTA, GIOVANNA, *Brevi osservazioni sul Port State Control*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 103.

«Il contributo analizza l'istituto del *Port State Control* nella convenzione di Montego Bay con particolare riguardo ai rapporti tra i poteri dello Stato del porto, dello Stato costiero e dello Stato della bandiera. Attenzione è riservata alla normativa europea di cui alla dir. 2009/16/Ce, alla sua attuazione nell'ordinamento italiano con il d. lgs. 24 marzo 2011 n. 53, nonché alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 1° agosto 2022 (cause riunite C-14/21 e C-15/21) [*abstract* tratto dalla Rivista].

SCOVAZZI, TULLIO, *Il regime dei mari chiusi o semi-chiusi: il caso del Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 119.

«I mari chiusi o semi-chiusi sono regolati dalla parte IX della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, che si compone di due soli articoli. Nel primo viene data

una definizione imprecisa di tali mari. Nel secondo è contenuto un invito agli Stati rivieraschi a cooperare in materia di pesca, protezione dell'ambiente e ricerca scientifica e, cioè, a fare quanto è già obbligatorio fare in base ad altre disposizioni della Convenzione. La povertà di contenuto della parte IX si spiega con la divergenza di posizioni tra gli Stati che proponevano un regime speciale per questi mari e gli Stati che non avrebbero voluto nessuna disposizione in questa materia. Di fatto, in alcuni mari chiusi o semi-chiusi, come il Mediterraneo, gli Stati rivieraschi hanno già posto in essere utili strumenti di cooperazione» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MASALA, LAURA, *Il Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti dell'UNWTO: un nuovo punto di partenza – II parte*, in *Riv. it. dir. tur.* 39/2023, 108.



«Il testo ufficiale del Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti, adottato con la Risoluzione A/RES/732(XXIV) dell'Assemblea Generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) nella 24^a sessione tenutasi a Madrid dal 30 novembre al 3 dicembre 2021, è stato recentemente pubblicato nella versione in lingua inglese. Il Codice rappresenta la cornice di riferimento fondamentale per migliorare e rafforzare il livello di tutela dei turisti in situazioni di emergenza e dei diritti dei viaggiatori a livello internazionale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

PICCIONI, FABIO, *Omicidio stradale e omicidio nautico, analisi ragionata della legge 23 marzo 2016, n. 41 e della legge 26 settembre 2023, n. 138*, Giappichelli, Torino, 2023, p. 208, € 26, ISBN 9788875245863.

«La Legge 26 settembre 2023, n. 138 ha introdotto, a far data dal 25/10/2023, accanto ai reati di omicidio e lesioni

stradali, i nuovi delitti di omicidio e lesioni nautiche. L'obiettivo di questo lavoro è, da un lato, quello di apprestare uno strumento informativo, volto a divulgare il difficile impatto dei nuovi congegni giuridici con la realtà concreta, dall'altro, quello di valutare la necessità di procedere alla modifica normativa e all'introduzione di nuove figure criminose che si aggiungono a quelle già previste. Il testo, nel recare un primo bilancio sulla resa teorico e pratica dell'omicidio stradale, oltre che gli aggiornamenti legislativi (riforma Cartabia) e giurisprudenziali intervenuti, procede con l'analisi e la descrizione della novella, nel tentativo di prefigurare le ricadute derivanti dal suo impatto sul tessuto normativo del sistema e di porre in evidenza la peculiarità delle singole scansioni, al fine di individuare i problemi esegetici offerti alla riflessione letteraria. La colpa stradale e quella nautica sono state destrutturate in plurimi gradi di aggravamento di intensità a verifica progressiva, in ragione del grado di colpa crescente attribuita su base presuntiva e predeterminata, sulla base della violazione della norma di comportamento prevista dal codice della strada o del codice della nautica di diporto, su cui trova nesso eziologico l'incidente da cui deriva l'evento letale; tre sono, infatti, le fasce sanzionatorie: accanto all'ipotesi base, si affiancano un'ipotesi lata e un'ipotesi latissima» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

TELESCA, CARMEN, *Alternative Dispute Resolution (ADR): il tentativo obbligatorio di conciliazione nel trasporto ferroviario*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 251.

«Nel settore del trasporto ferroviario, con la recente entrata in vigore del reg. UE 2021/782, è stata aggiornata la cornice normativa avente ad oggetto la disciplina dei diritti dei passeggeri che utilizzano i treni e le relative infrastrutture per gli spostamenti in ambito europeo ed interno. A garanzia degli utenti è stato, altresì, introdotto lo strumento del tentativo obbligatorio di conciliazione, gestito dall'Au-

torità di regolazione dei trasporti attraverso la piattaforma *online* «ConciliaWeb». La precipua finalità è stata quella di dirimere eventuali controversie nei confronti delle imprese ferroviarie con conseguente riduzione di tempi e costi di gestione delle relative procedure giudiziali. In tal senso, un'analisi accurata sul funzionamento del procedimento conciliativo e l'implementazione di alcune funzionalità potrebbe, nel prossimo futuro, rendere più accessibile la gestione dei reclami e garantire, più efficacemente, il rispetto dei diritti, già riconosciuti nell'Unione europea, ai viaggiatori in tutte le modalità di trasporto» [*abstract* tratto dalla Rivista].

QUERCI, FRANCESCO ALESSANDRO - POLLASTRELLI, STEFANO, *Diritto della navigazione*, collana «Manuali di Scienze giuridiche», Cedam/Wolters Kluwer Italia, Milano, ed. II, 2023, p. XXIV – 753, € 56, ISBN: 9788813382384.

«L'opera segna i contorni di una indagine a tutto campo del diritto della navigazione, i cui contesti scientifici, diversi da quelli tradizionali, sono delineati da una scelta rigorosa della categoria del commercio marittimo-aeronautico internazionale, nei centri basici delle formazioni sociali di riferimento (il regime portuale ed aeroportuale; gli ausiliari dell'armatore e dell'esercente; le imprese portuali, il pilotaggio, i proprietari di navi). Il volume si presenta con un approccio metodologico innovativo e con un'originale impostazione in materia di fonti del diritto marittimo ed aeronautico, e illustra con approfondita indagine interdisciplinare gli istituti del diritto della navigazione attraverso l'impiego della teoria pura del diritto marittimo ed aeronautico e dei suoi profili di rilevanza giuridica, individuati nella sicurezza e certezza dei traffici e negli scambi economici. L'opera, inoltre, focalizza la sua attenzione sulla molteplicità degli accadimenti empirici in continua trasformazione (l'organizzazione amministrativa della navigazione; i beni pubblici della navigazione; l'esercizio della nave e dell'aeromobile; i contratti di utilizzazione della nave e dell'aero-

mobile; il soccorso, le assicurazioni marittime ed aeronautiche; le inchieste marittime), anche alla luce delle ultime novità normative (come, ad esempio, il c.d. “decreto Cutro” in materia di immigrazione; il c.d. “decreto milleproroghe” in materia di concessioni demaniali marittime). Il volume presenta un corredo dottrinario e giurisprudenziale aggiornato» [*abstract* tratto dal sito dell’editore].

VERMIGLIO, EMILIA, *L’attraversamento ferroviario marittimo nello stretto di Messina*, in *Rivista di diritto dell’economia, dei trasporti e dell’ambiente* 2023, 21 ss.

Il contributo, partendo dalla ricostruzione storica della nozione di *ferry boat*, ripercorre gli interventi normativi e gli arresti giurisprudenziali che, in una prospettiva diacronica, hanno interessato l’affidamento del servizio di attraversamento marittimo ferroviario nello Stretto di Messina. L’Autrice, in particolare, si propone di verificare se il segmento marittimo di trasporto sovrapposto, affidato in concessione alla Rete Ferroviaria Italiana, sia sussumibile nel trasporto marittimo di persone (e veicoli al seguito) ovvero, in ossequio a una visione d’insieme e funzionale, nel trasporto ferroviario.

ZUNARELLI, STEFANO – COMENALE PINTO, MICHELE M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, collana: «Cedam Scienze Giuridiche», Cedam/Wolters Kluwer Italia, Milano, ed. V, 2023, p. XX + 647, € 40, ISBN: 9788813382308.

«Il volume propone un’introduzione alle strutture ed agli istituti fondamentali del diritto della navigazione e del diritto dei trasporti nelle varie modalità, offrendo un quadro delle fonti normative interne, euro-unitarie ed uniformi, nonché della prassi applicativa e del ruolo svolto dalle organizzazioni internazionali e dalle associazioni professionali che operano nel settore. La quinta edizione ha esteso la trattazione alle assicurazioni marittime ed aeronautiche. In

generale, tiene conto dei più recenti sviluppi normativi (fra l'altro in tema di organizzazione ministeriale, di aviazione civile, di insularità, di soccorso in mare e contrasto dell'immigrazione irregolare, di disciplina della spedizione e dei limiti risarcitori del trasporto nel codice civile, di trasporto ferroviario di persone e di diporto nautico), nonché dei profili applicativi, delle soluzioni aperte ai più recenti sviluppi tecnologici (mobilità avanzata, veicoli a controllo remoto e a condotta autonoma, commercializzazione dello spazio e turismo spaziale) e delle problematiche emerse (in particolare, con riferimento alla giurisdizione dello Stato costiero, all'organizzazione del soccorso ed all'immigrazione ed alle attività illecite in mare, nonché alla limitazione dei crediti marittimi). Sono stati ampliati ed aggiornati i riferimenti a dottrina e giurisprudenza» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

MATERIALI

DEROGA CONTRATTUALE AI LIMITI RISARCITORI NEL TRASPORTO STRADALE: RILIEVI SU UNA CLAUSOLA DI CONTROVERSA INTERPRETAZIONE (*)

SOMMARIO: 1. Il quesito. – 2. Il ruolo delle parti contrattuali e la funzione della clausola sugli obblighi risarcitori; l'interpretazione maggiormente verosimile della stessa. – 3. La previsione contrattuale riferita ai trasporti nazionali: sua liceità. – 4. La previsione contrattuale riferita ai trasporti internazionali: profili generali. – 5. Illiceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dalla CMR. – 6. Liceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dal codice civile. – 7. Esigenza di richiamo della CMR nel documento di trasporto, al fine di evitare l'obbligo di risarcimento integrale del danno. – 8. Casistica. – 9. Clausole aggiuntive di tutela del vettore. – 10. Decadenza dal beneficio del limite.

1. Il quesito – È stata sottoposta alla mia valutazione la disposizione contenuta in un contratto quadro fra due operatori del trasporto, concernente la regolazione dei servizi di trasporto destinati ad essere svolti dall'uno in favore dell'altro in un arco di tempo determinato, rubricata «*Responsabilità del vettore*» ed avente il seguente tenore:

«Il vettore è tenuto al risarcimento integrale dei danni derivati al committente per danneggiamento, distruzione, perdita, sottrazione, indisponibilità e/o non reperibilità delle merci trasportate e di ogni altro danno che sia dipendente e/o con-

(*) Testo, ampliato e rielaborato, del parere *pro veritate* reso da Alfredo Antonini e pubblicato con il consenso del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

nesso a danneggiamento, distruzione, perdita o sottrazione della merce. Il vettore si obbliga a tenere indenne e manlevare integralmente il committente da qualsiasi richiesta a qualsiasi titolo avanzata dagli interessati al carico, con specifico riferimento al singolo trasporto eseguito, nonché di tutto quanto risultasse richiesto o dovuto anche ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 83 bis, comma 4 bis sexies, l. 133/2008, introdotto dalla legge di stabilità 2015.

In deroga a quanto previsto dall'art. 1696 cod. civ., per i trasporti nazionali il risarcimento dovuto dal vettore in caso di danneggiamento, distruzione, perdita, sottrazione, indisponibilità e/o non reperibilità delle merci trasportate è di € 10,00 per ogni chilogrammo di peso lordo di merce perduta o avariata, entro il limite di € 150.000,00 per sinistro. Resta inteso che il vettore non può avvalersi di tale limitazione di responsabilità nei casi in cui la perdita o l'avaria siano state determinate da dolo o colpa grave dello stesso o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto».

Il quesito riguarda, dall'angolo visuale del soggetto denominato «vettore», l'efficacia della clausola suddetta, che introduce un regime giuridico del risarcimento del danno differente rispetto a quello legale e per lui più sfavorevole.

2. Il ruolo delle parti contrattuali e la funzione della clausola sugli obblighi risarcitori; l'interpretazione maggiormente verosimile della stessa – A livello introduttivo e preliminare, rilevo che il contratto realizza la regolazione standardizzata dei singoli rapporti di trasporto che, nell'arco temporale previsto, saranno affidati dal committente al vettore.

Il soggetto, denominato «committente», è un operatore che funge da spedizioniere (casa di spedizioni) o più correttamente da impresa di trasporti e spedizioni e che, nei confronti della propria clientela, assume il ruolo di vettore commerciale, mentre il soggetto, denominato «vettore», è un'impresa di trasporto che assume nei confronti del committente l'obbligo di trasportare le merci dei clienti del me-

desimo e che si riserva di provvedere alle singole operazioni di trasporto in proprio (in tal caso assumendo il ruolo di vettore di fatto) o tramite subvettori (in tal caso assumendo il ruolo di subvettore contrattuale, mentre i singoli subvettori o padroncini da lui incaricati assumono quello di vettori di fatto).

La funzione della norma contrattuale è, nell'interesse del «committente», di elevare la tutela risarcitoria in favore dell'interessato al carico, per evidenti ragioni commerciali, addossandone al «vettore» le conseguenze sul piano economico.

L'interpretazione della clausola non è agevole: essa risente, indubbiamente, di una stesura non meditata e non effettuata da un tecnico della materia.

Il primo comma afferma l'obbligo di risarcimento «integrale»: parrebbe, pertanto, derogare all'intero complesso normativo proprio del trasporto stradale, per il quale il risarcimento è ristretto entro i limiti previsti dalla legge.

In tale ottica, parrebbe costituire oggetto di deroga totale l'art. 1696 cod. civ., recante la disciplina del limite risarcitorio; tuttavia, contraddittoriamente rispetto a tale interpretazione, il secondo comma deroga solo alle disposizioni di tale articolo sul trasporto nazionale (elevando il limite da un euro a dieci euro per chilogrammo di merce perduta o danneggiata), lasciandone immutate le disposizioni concernenti il trasporto internazionale.

Tale contraddizione parrebbe rendere plausibile una seconda interpretazione, per la quale l'obbligo di risarcimento «integrale», previsto dal primo comma, avrebbe il valore di affermazione di principio, tutt'al più finalizzata a comprendere nel risarcimento ogni tipologia di danno, mentre la deroga al limite risarcitorio, disposta dal secondo comma solo per i trasporti nazionali, verrebbe sostanzialmente ad equiparare il limite contrattuale assegnato agli stessi (dieci euro per chilogrammo) a quello proprio dei trasporti internazionali (otto virgola trentatré diritti speciali di prelievo per chilogrammo).

Ritengo di poter disattendere tale interpretazione perché essa, nella sostanza, priverebbe di significato e di effetti l'intero primo comma, rendendolo superfluo.

Interpreto pertanto la clausola in questione nel senso che: il primo comma prevede il risarcimento in misura integrale, quindi derogando alle disposizioni di legge, sia nazionali che internazionali uniformi, che prevedono limiti risarcitori; il secondo comma, in deroga al primo – anziché, come testualmente previsto, in deroga all'art. 1696 cod. civ. – eleva a dieci euro per chilogrammo il limite nei trasporti nazionali e pone il limite risarcitorio massimo di centocinquanta euro “per sinistro”; conseguentemente, la previsione del risarcimento in misura integrale, ovvero senza limiti, resta efficace solo per i trasporti internazionali.

Presupporrò questa interpretazione nelle osservazioni che seguono; facendo presente, peraltro, che l'interpretazione indicata per seconda, e qui disattesa, è quella più favorevole per il «vettore»: ai sensi della stessa, il limite risarcitorio non subisce deroghe nei trasporti internazionali, mentre, quanto alla deroga riferita ai trasporti nazionali, valgono i rilevi sviluppati al punto 3 *infra*.

Nell'ottica del «committente», dunque, la disposizione in questione dovrebbe porre a carico del «vettore» il risarcimento del danno in misura integrale, anziché nei limiti risarcitori previsti dalla legge (1° comma), e, nei trasporti nazionali, in misura limitata, ma entro un limite maggiormente elevato di quello fissato dall'art. 1696 cod. civ. (2° comma); la stessa non inciderebbe, viceversa, sul regime di responsabilità, sugli oneri probatori e sulle circostanze esonerative di cui il vettore può avvalersi.

Un discorso a parte, peraltro esulante dall'ambito del quesito, è quello riferibile al limite risarcitorio globale introdotto dalla clausola in esame, estraneo al regime legale del contratto di trasporto e proprio invece di altre limitazioni risarcitorie, fra cui quella dell'armatore per crediti marittimi e quella dell'esercente aereo per danni a terzi sulla superficie. Mentre il limite risarcitorio si riferisce al singolo

credito, ossia alla singola partita di merce perduta o danneggiata, il limite risarcitorio per sinistro si riferisce a tutti i crediti relativi ai molteplici danni derivanti dal medesimo incidente, nei confronti dei singoli mittenti o destinatari delle varie partite di carico. Ancorché riferito al sinistro, tale limite vale ovviamente anche per il singolo danno, per il quale si viene a cumulare un limite relativo (dieci euro per chilogrammo) ad altro assoluto (quale tetto massimo, a centocinquantamila euro a prescindere dal peso). Il limite assoluto rende, di fatto, non risarcibile il danno alla merce perduta o danneggiata per un peso superiore alle quindici tonnellate, fino alla portata massima del veicolo.

3. La previsione contrattuale riferita ai trasporti nazionali: sua liceità – Quanto ai trasporti nazionali, la disposizione in questione eleva il limite del risarcimento cui è tenuto il vettore rispetto a quello legale dell'art. 1696 cod. civ.

La modifica è lecita, poiché la deroga a sfavore del vettore è consentita esplicitamente dall'art. 1696, quarto comma, cod. civ.

Sotto molteplici angoli visuali, la modifica – ancorché di apparente sfavore per il vettore – non è inopportuna.

Infatti, il limite risarcitorio legale ne risulta decuplicato, da un euro a dieci euro per chilogrammo di merce perduta o avariata.

Tale aumento riconduce lo stesso a ragionevolezza, consentendo il rispetto di uno dei criteri che, secondo la dottrina pressoché unanime conforme all'orientamento della giurisprudenza soprattutto della Corte costituzionale, deve caratterizzare l'istituto del limite ai fini della sua ammissibilità.

Il limite è consentito, invero, a tutela degli interessi delle imprese di trasporto, purché il risarcimento conservi una propria effettività, ossia non venga a risultare irrisorio o soltanto teorico: il danno, ancorché in misura ridotta, deve essere risarcito in maniera apprezzabile.

Il limite di un euro per chilogrammo rende in molte fattispecie inconsistente il risarcimento e rischia, sul piano del

fatto, di trasformare una limitazione risarcitoria in una forma sostanziale di irresponsabilità.

Ciò comporta il rischio che, nell'eventuale contenzioso in sede giurisdizionale relativo al singolo caso concreto, il giudice sia propenso a valutare in maniera più ampia e maggiormente favorevole all'interessato al carico l'eventuale colpa grave che comporta la decadenza del vettore dal beneficio, allo scopo di non privare il danneggiato di una adeguata riparazione del pregiudizio risentito.

Ciò premesso, l'attenzione del «vettore», nell'accettare la clausola contrattuale in questione voluta dal «commitente», deve essere posta alla copertura assicurativa della responsabilità vettoriale, che egli deve adeguare fino a concorrenza dei limiti contrattuali, anziché di quelli legali.

4. La previsione contrattuale riferita ai trasporti internazionali: profili generali – Nei trasporti internazionali, la clausola in esame, disponendo l'obbligo di risarcimento integrale a carico del vettore, deroga alle vigenti disposizioni che stabiliscono un limite risarcitorio in favore del medesimo.

Si tratta, in particolare, dell'art. 3, par. 3, della convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 sul trasporto internazionale di merci su strada, come modificata dal protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978 (di seguito: CMR), applicabile sia a tutti i trasporti assoggettati a tale convenzione, che a tutti quelli retti dal codice civile ancorché non assoggettabili alla convenzione, in virtù del 2° comma dell'art. 1696 cod. civ., il quale per il limite del trasporto internazionale di merci su strada richiama l'art. 23, par. 3, della convenzione citata.

Il tenore testuale della disposizione contrattuale in riferimento non può dare adito a dubbi, nel senso che la deroga al limite è radicale: le parti hanno previsto il risarcimento «integrale».

5. Illiceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dalla CMR – Nei trasporti internazionali si pone,

peraltro, il problema della derogabilità o meno delle disposizioni della CMR concernenti la responsabilità del vettore.

L'art. 41 della stessa prevede la nullità di ogni disposizione che deroghi a qualsiasi sua norma, ad eccezione di quella dell'art. 40, che si riferisce al regresso fra vettori e all'insolvenza di uno di essi nei casi previsti dagli artt. 37 e 38.

Si tratta di inderogabilità assoluta, dunque anche a favore del mittente e a sfavore del vettore.

L'art. 23, comma 6, a sua volta, prevede la deroga al limite risarcitorio nei soli casi di dichiarazione di valore o di speciale interesse alla riconsegna, non contemplati nel contratto; la clausola in esame contiene nel primo comma, infatti, una deroga al limite risarcitorio assoluta, con l'eliminazione del limite («risarcimento integrale»), anziché legata alle dichiarazioni appena indicate.

Pertanto, nei trasporti internazionali, ogni qualvolta sia applicabile la CMR, il disposto dell'art. 41 della CMR determina verosimilmente la nullità della clausola stessa, consentendo al vettore di beneficiare dei limiti risarcitori previsti dalla convenzione.

6. Liceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dal codice civile – Qualora il trasporto internazionale sia retto non dalla CMR, ma dal codice civile, la disciplina del limite risarcitorio potrebbe essere derogata dalle parti, stante il carattere non cogente della stessa, come sopra indicato.

Infatti, oggetto di richiamo dell'art. 1696 cod. civ. è il solo art. 23 della CMR concernente il limite risarcitorio, e non la restante normativa di essa; sicché, per il trasporto internazionale, qualora assoggettato al codice civile, vige il criterio della derogabilità.

7. Esigenza di richiamo della CMR nel documento di trasporto, al fine di evitare l'obbligo di risarcimento integrale del danno – Quanto indicato al precedente punto 5 esige una

rilevante considerazione riguardo la sottoposizione del trasporto alla CMR.

Secondo un'interpretazione consolidata della giurisprudenza italiana, pur disattesa e criticata dalla dottrina, le disposizioni della CMR si applicano al contratto di trasporto solo se essa sia stata richiamata nel documento di trasporto.

Tutto ciò normalmente non accade allorquando il contratto di trasporto è destinato non a regolare una specifica operazione di trasporto, ma a fungere da contratto quadro per la regolazione in maniera uniforme dei singoli trasporti che volta per volta verranno affidati dal committente al vettore.

Nel caso di specie, come ho evidenziato al punto 2 *supra*, il «committente» funge da spedizioniere (vettore contrattuale) nei confronti del titolare della merce interessato al trasporto, suo cliente, mentre il «vettore» a propria volta affida di regola l'esecuzione dei singoli trasporti ad altro vettore (padroncino), che funge da vettore operativo.

Il contratto quadro preso in considerazione non è sottoposto alla CMR, poiché essa non è richiamata in alcun documento di trasporto, estraneo al regime del contratto quadro e, invece, riferibile ai singoli contratti di trasporto stipulati in esecuzione del contratto quadro.

Occorre, pertanto, prestare la massima attenzione che la CMR venga richiamata nei documenti di trasporto relativi a tali contratti.

In difetto, la conseguenza è quella dell'assoggettamento del singolo trasporto non alla CMR, ma al codice civile, che prevede la derogabilità delle disposizioni concernenti la responsabilità del vettore; sicché, la previsione contrattuale dell'obbligo del vettore di provvedere al risarcimento integrale del danno verrebbe in tal caso a costituire una deroga al regime limitativo del codice civile, consentita e quindi efficace.

8. *Casistica* – Vengono a rilievo, pertanto, i singoli rapporti fra i soggetti coinvolti nel trasporto che ho indicato al

punto 2 *supra*, in relazione ai documenti di trasporto che verranno emessi.

Posso evidenziare le ipotesi che seguono:

- a) Se il documento di trasporto contenente il richiamo della CMR viene emesso dal «vettore» e intestato al «committente» (operatore di trasporti e spedizioni), in qualità di mittente, il tenore dello stesso consente al «vettore» di beneficiare della limitazione risarcitoria, con carattere di prevalenza rispetto all'accordo quadro (cfr. punti 5 e 7 *supra*).
- b) Se il suddetto documento viene emesso dal «vettore» e intestato al mittente della merce indicato dal «committente», il debito risarcitorio nei confronti del mittente o del destinatario è limitato, sicché il rischio corso dal primo è solo quello che il «committente», qualora debba risarcire il danno in misura integrale in virtù di un regime giuridico eventualmente diverso fra lui stesso e l'avente diritto al carico, sulla base dell'accordo quadro venga a chiedere al «vettore», in via di surroga o di regresso, il medesimo importo da lui pagato; tuttavia, anche in tale ipotesi sussisterebbe, a favore del «vettore», la possibilità di opporre al «committente» le medesime eccezioni che avrebbe potuto opporre al mittente e al destinatario circa la limitazione risarcitoria.
- c) Se il documento in parola viene emesso dal vettore di fatto (padroncino) in favore del «committente», qualora quest'ultimo risarcisca il proprio cliente o il soggetto danneggiato, in relazione ai rapporti in essere con il medesimo e non noti al «vettore», oltre il limite stabilito dalla CMR, egli può agire per il recupero entro il limite nei confronti del vettore di fatto, ma senza limiti nei confronti del «vettore» sua controparte contrattuale, in relazione all'obbligo da questi assunto di provvedere al risarcimento «integrale».

9. *Clausole aggiuntive di tutela del vettore* – Consiglio, pertanto, nell'interesse del «vettore» e per evitare rischi nei

trasporti internazionali, allo scopo di mitigare e per taluni aspetti neutralizzare la portata della clausola in riferimento, di inserire nell'accordo quadro, qualora possibile sulla base delle relazioni commerciali, una clausola del seguente tenore:

«Il presente contratto, quanto ai trasporti internazionali, è assoggettato alla CMR – Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, come modificata dal Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978, sul trasporto stradale internazionale di merci».

In forza di questa clausola, per i trasporti internazionali, in applicazione di quanto indicato ai punti 5 e 7 *supra*, la previsione contrattuale del risarcimento in misura integrale è nulla, stante l'inderogabilità dei limiti previsti dalla CMR, i quali quindi trovano applicazione nei confronti e a beneficio del vettore.

Qualora, per ragioni commerciale, l'introduzione di tale clausola non risulti possibile, consiglio l'inserimento di altra clausola del seguente tenore:

«Il committente non assumerà contrattualmente verso i propri clienti obblighi superiori a quelli di legge».

Grazie a questa clausola, il «vettore» evita il rischio di dover risarcire in misura integrale, anziché entro i limiti della CMR qualora applicabile ai sensi di quanto indicato ai punti 5 e 7 *supra*, il danno al «committente» che agisca in via di surroga o di regresso (c.d. rivalsa o manleva).

Nel dettaglio: il «committente» non è il titolare del carico, sicché un danno alla merce trasportata determina un danno a suo carico solo a seguito della richiesta risarcitoria del mittente, sua controparte contrattuale, o del destinatario; di tale danno egli può chiedere il risarcimento al «vettore», sulla base del contratto; in forza della clausola proposta, tale sua richiesta può essere svolta entro i limiti risarcitori fissati dalla legge, anziché entro quelli eventualmente più elevati cui egli debba sottostare qualora abbia adottato con il mittente pattuizioni di favore per quest'ultimo, risultando tali pattuizioni non applicabili nei suoi rapporti con il «vettore».

10. *Decadenza dal beneficio del limite* – Quanto da ultimo specificato fa sì che il debito risarcitorio sia per il «vettore» del contratto quadro senza limiti solo nei casi di dolo o colpa grave in capo al medesimo, ai suoi dipendenti (autisti) o ai subvettori (padroncini) di cui si sia avvalso.

Il regime contrattuale fissato dalla clausola in esame è, per questo aspetto, confermativo di quello legale (art. 1696, 4° comma, cod. civ.); segnalo la impropria qualificazione della limitazione come riferita alla «responsabilità» anziché al limite risarcitorio.

In particolare, nel caso di colpa grave del vettore di fatto, il destinatario (cui compete il diritto ai sensi dell'art. 1689 cod. civ.) può agire, oltre che nei confronti del vettore di fatto, in quelli del vettore contrattuale, per conseguire il risarcimento integrale del danno senza l'applicazione dei limiti.

Altrettanto vale per il «committente» del contratto quadro, che, qualora chiamato dal suo cliente a risarcire il danno (come evidenziato a conclusione del pt. 9 *supra*), promuova azione di regresso o surroga contro il «vettore» del medesimo contratto.

MATERIALI

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 4 OTTOBRE 2023 SU DIMENSIONI STANDARDIZZATE PER I BAGAGLI A MANO P9_TA (2023)0344 - (2023/2774-RSP)

Il Parlamento europeo,
visti gli articoli 24 e 227 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visti l'articolo 91 e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità ⁽¹⁾,

viste le norme relative ai bagagli dei passeggeri dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA),

vista la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) del 18 settembre 2014 nella causa C-487/12 ⁽²⁾ (di seguito, sentenza della CGUE nella causa C-487/12),

vista la petizione n. 0837/2019,

visto l'articolo 227, paragrafo 2, del suo regolamento,

a) considerando che ogni compagnia aerea stabilisce singolarmente le proprie norme concernenti il numero e le dimensioni dei bagagli a mano dei passeggeri e le eventuali spese applicabili;

b) considerando che i requisiti relativi alle dimensioni, al peso e al tipo di bagaglio a mano e bagaglio da stiva varia-

⁽¹⁾ GU L 293 del 31.10.2008, 3.

⁽²⁾ C. giust. UE (Quinta Sezione) 18 settembre 2014, Vueling Airlines SA c. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, C-487/12.

no da una compagnia aerea all'altra; che la dimensione del bagaglio dipende anche dal modello dell'aeromobile e dalle sue configurazioni;

c) considerando che il regolamento (CE) n. 889/2002⁽³⁾, che attua la convenzione di Montreal del 1999, contiene solo disposizioni relative a danni ai bagagli o perdita degli stessi e in materia di responsabilità in caso di ritardi, ma non disposizioni sulle dimensioni dei bagagli;

d) considerando che tutte le compagnie aeree dovrebbero avere almeno una dimensione standard minima comune per i bagagli a mano;

e) considerando che la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» (COM (2020) 0789) prevede azioni volte a rivedere il regolamento (CE) n. 1008/2008 nonché a rivedere il quadro normativo sui diritti dei passeggeri e il codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione;

1. Ribadisce il proprio sostegno per garantire il completamento della legislazione dell'UE in materia di diritti dei passeggeri aerei con l'obiettivo di innalzare gli standard di protezione e informazione dei passeggeri, rafforzare i loro diritti e garantire che i vettori aerei operino in condizioni armonizzate in un mercato liberalizzato, facilitando in tal modo l'esperienza di viaggio;

2. Ricorda che, conformemente alla sentenza della CGUE⁽⁴⁾ nella causa C-487/12, il bagaglio a mano (vale a dire il bagaglio non registrato) deve essere considerato un «elemento indispensabile» del trasporto di passeggeri a condizione che tale bagaglio soddisfi «requisiti ragionevoli» in termini di peso e dimensioni e che il trasporto di tali bagagli non

⁽³⁾ Reg. (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il reg. (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti.

⁽⁴⁾ <https://eur-lex.europa.eu>.

può pertanto essere sottoposto a un supplemento di prezzo; esorta pertanto gli Stati membri a garantire il rispetto di tale sentenza e, nel frattempo, ad adoperarsi a favore della trasparenza per quanto riguarda la comunicazione di eventuali spese addebitate per i bagagli a mano, ogniqualvolta siano fornite informazioni sui prezzi e sugli orari di un volo, al fine di rafforzare la protezione dei consumatori;

3. Sottolinea che le compagnie aeree di tutto il mondo applicano politiche e restrizioni diverse per quanto riguarda le dimensioni e il peso del bagaglio a mano che i passeggeri possono portare a bordo, il che spesso determina confusione, disagi, esperienze di viaggio meno comode, ritardi e talvolta controversie tra i passeggeri e il personale della compagnia aerea;

4. Prende atto che l'incoerenza delle politiche delle diverse compagnie aeree in materia di bagagli a mano è motivo di preoccupazione per i passeggeri e potrebbe essere considerata una pratica abusiva o sleale, che mette in difficoltà i viaggiatori che volano con compagnie diverse o prendono voli in coincidenza con vettori diversi, oltre al fatto che non tutti i vettori si conformano alla sentenza della CGUE nella causa C-487/12;

5. Osserva che le differenze tra le norme delle compagnie aeree in materia di dimensioni dei bagagli a mano e bagagli registrati e le tariffe addebitate ai passeggeri generano costi nascosti quando un passeggero utilizza i servizi di diverse compagnie aeree o deve cambiare compagnia aerea per ragioni impreviste o pratiche;

6. Ricorda che la «libertà in materia di tariffe» dei vettori aerei per quanto riguarda le tariffe aeree passeggeri e merci, riconosciuta all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1008/2008, non comprende la tariffazione del bagaglio a mano;

7. Ritiene che i costi nascosti e aggiuntivi riducano la possibilità di confrontare le offerte presentate da diverse compagnie aeree, il che limita di conseguenza la capacità del passeggero di scegliere con cognizione di causa l'offerta migliore;

8. Osserva che i controlli sul posto delle dimensioni dei bagagli a mano effettuati dai dipendenti delle compagnie aeree, che talvolta applicano le norme in modo discrezionale e arbitrario, dimostrano la ridondanza delle diverse dimensioni del bagaglio autorizzato;

9. Ritiene che l'armonizzazione a livello dell'UE dei requisiti in materia di dimensioni, peso e tipo di bagaglio a mano e bagaglio registrato per tutte le compagnie aeree che operano nell'Unione europea migliorerebbe la trasparenza e la protezione dei consumatori per tutti i viaggiatori aerei;

10. Osserva che anche per quanto riguarda il trasporto di piccoli animali da compagnia in cabina come bagaglio a mano, le dimensioni consentite delle borse da viaggio o dei trasportini variano leggermente da una compagnia aerea all'altra, il che causa inconvenienti simili;

11. Prende atto della procedura di revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008;

12. Incoraggia la Commissione a presentare misure politiche concrete per integrare la sentenza della CGUE nella causa C-487/12, secondo cui i bagagli a mano non devono essere sottoposti a un supplemento di prezzo, e sottolinea la necessità di delineare la portata e i requisiti specifici del peso e delle dimensioni «ragionevoli» del bagaglio a mano, nonché di affrontare la complessità delle norme delle compagnie aeree per i bagagli nel contesto della revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008;

13. Invita la Commissione a includere nella sua revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008 proposte volte ad affrontare le questioni che danno luogo a costi nascosti, quali l'assegnazione dei posti o la complessità delle offerte delle compagnie aeree in relazione alla loro politica in materia di bagagli, al fine di regolamentare la composizione del prezzo finale;

14. Incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione e al Consiglio nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

QUOTAZIONI DEL DSP, DEL FRANCO POINCARÉ E DEL FRANCO GERMINAL

Si ritiene utile pubblicare le quotazioni ai primi di ogni mese, in euro (arrotondate al centesimo), del diritto speciale di prelievo (DSP), del franco Poincaré e del franco Germinal, al fine di fornire un riferimento concreto ai limiti risarcitori previsti nelle convenzioni internazionali. Per la valutazione del franco Poincaré e del franco Germinal ci si è basati sul prezzo dell'oro al mercato libero, conformemente all'orientamento prevalente della nostra giurisprudenza.

| Valuta | 3 gennaio 2023 | 1 febbraio | 1 marzo | 3 aprile |
|-----------------|----------------|------------|---------|----------|
| DSP | 1,23 | 1,24 | 1,22 | 1,22 |
| Franco Poincaré | 3,44 | 3,48 | 3,36 | 3,37 |
| Franco Germinal | 16,92 | 17,16 | 16,53 | 16,61 |

Nota esplicativa per il calcolo del valore in euro del franco Poincaré e del franco Germinal.

Parametri di riferimento:

A = 1 oncia troy = 31,1035 grammi

$$B = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy domanda a Londra}}$$

$$C = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy offerta a Londra}}$$

$$F = \text{prezzo dell'oro in } \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy}} = \frac{(B + C)}{2}$$

G = contenuto in oro di 1 franco Poincaré = 0,05895 grammi

H = contenuto in oro di 1 franco Germinal = 0,2903226 grammi

M = $\frac{\text{euro}}{\text{US \$}}$ (rilevazione Banca centrale europea)

In base ai quali:

valore in euro di 1 franco Poincaré = $\frac{FGM}{A}$

valore in euro di 1 franco Germinal = $\frac{FHM}{A}$

COLLABORATORI

BEATRICE BALDONI, assegnista di ricerca nell'Univ. di Macerata.

LEONARDO CARBONE, ammesso al dottorato di ricerca in Diritto per l'innovazione nello spazio giuridico europeo presso l'Univ. di Udine.

NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO, prof. associato di Diritto della navigazione, Univ. di Bari.

GIUSEPPE DELLE FOGLIE, ammesso al dottorato di ricerca in Diritto della navigazione presso l'Univ. di Bari.

FRANCESCO MANCINI, prof. a contratto di Transportation law, Univ. di Roma La Sapienza.

LUCA PICOTTI, ammesso al dottorato di ricerca in Diritto per l'innovazione nello spazio giuridico europeo presso l'Univ. di Udine.

DANIELE RAGAZZONI, prof. a contratto di Transportation law, Univ. di Roma La Sapienza.